LOT POLSKI



Nr. 1 (28) WARSZAWA — STYCZEŃ CENA 1 ZŁ.

LOT POLSKI

Czasopismo Ligi Obrony Powietrznej Państwa
Wydawnictwa rok IV.

Miesięcznik poświęcony sprawom żeglugi powietrznej

Organe officiel de la Ligue Aéronautique de Pologne.

Założyciel pisma i naczelny redaktor: **JANUARY GRZĘDZIŃSKI**

Komitet Redakcyjny stanowią: pp. płk. szt. gen S. Abżołtowski (dział wojskowy), St. Bylczyński, Zdzisław Dębicki, inż Klemens Filipowski, T. Garczyński, senator W. Januszewski, inż. G. Mokrzycki, ppłk. inż. Zdz. Płodowski (Technika), inż. W. Rumbowicz, mjr. Szt. Gen. Adam Stebłowski, inż. Wł. Srzednicki, prof. Cz. Witoszyński.

Warunki przedpłaty: w kraju rocznie **10 zł** — półrocznie **5 zł** — kwartalnie **2 zł 50**
zagranicą rocznie **12 fr. zł.** — półrocznie **6 fr. zł.** — kwartalnie **3 fr. zł.**

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa — Zamek**
Lokal Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa
tel. 311-48, 104-26.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 1 (28) WARSZAWA, STYCZEŃ 1926 Rok IV



EDWARD WITTIG *PROJEKT POMNIKA*

* * *

Stoimy na progu roku nowego. Białe całuny śniegu pokryły ziemię polską, jej łąki i pola, jej miasta i wsie. Lody ścinają powierzchnie jej wód i ukrywają ich żywy prąd. Skupia się energja ziemi naszej, pręży się przed nową pracą.

Rachunek sumienia

Jest to i dla nas sezon obrachunku sił i przygotowań.

Rzućmy okiem na dokonaną pracę w dziedzinie polskiego lotnictwa.

Jesteśmy wciąż rozproszkowani. Jedne działy pracy lotniczej znajdują się w Ministerstwie Spraw Wojskowych. Tam znajdują się nie tylko wojska lotnicze, ich bezpośrednie zaopatrzenie i ich administracja, ale też lotniska z ich urządzeniami, przemysł lotniczy i lotnicza technika, tam są też szkoły pilotów, które tych samych zasad lotu uczą swych uczni w mundurach, jakich uczyć by powinny każdego, który umiejętność kierowania samolotem chciałby posiąść. Inne działy w innych spoczywają rękach. Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego strzeże zazdrośnie wrót nauki lotniczej. Przez te wrota wdarła się Liga Obrony Powietrznej Państwa by zbudować Instytut Aerodynamiczny, którego piękna idea pokutowała lata całe w archiwach Ministerstwa. W Ministerstwie Kolei referat lotnictwa czyni zadość uchwale Rady Ministrów z 1920 r. — zajmuje się komunikacją powietrzną. Rejestruje samoloty komunikacyjne, wypłaca subsydja przedsiębiorcom, projektuje nowe linje bez pokrycia budżetowego, otrzymuje budżety, których nie wyczerpuje, ma zamierzenia, których nie wykonywuje.

Obce swemu otoczeniu, jak „brzydkie kaczę" w baśni Andersena, lotnictwo w Ministerstwie Kolei nie śmie marzyć o swej łabędziej przyszłości. I trapi się, biedne, niezmiernie, że nie na parowych chodzi motorach i nie ma konduktorów wagonów sypialnych, a serce mu bije z cichej radości gdy, po pięciu latach pracy, znalazło przynajmniej do fachowych konferencji i międzynarodowych pertraktacji rutynowanych znawców kolejowej wiedzy.

Ale szereg działów pracy lotniczej nie ma żadnego opiekuna. Każdy dziś może mieć samolot i nikt nie ma z tego tytułu żadnych obowiązków. Może tworzyć lotniska, zakłady. Żadne przepisy go nie krępują — zapewne nikt mu też nie pomoże.

Liga Obrony Powietrznej Państwa wchodząc w życie lotnictwa polskiego ma przed sobą otwarte drogi, ma dla siebie otwarte serca rodaków. Ma prawo i obowiązek interwenjowania w sprawach lotnictwa w Polsce. Powinna znaleźć do tego niezbędną odwagę i umiejętność.

Tworzenie lotnisk, szkół pilotów i mechaników, budowa Instytutu Aerodynamicznego i kształcenie inżynierów lotników zagranicą, uświadamianie szerokich warstw społecznych i przygotowywanie młodzieży to program wspaniały, którego wykonanie w ramach skromnych funduszów społecznych wymaga bardzo energicznego, wydajnego i umiejętnego kierownictwa, i nie pozwala na żadne inne wydatki.

Ale możność pracy ku dobru lotnictwa nie ogranicza się w ramach funduszów.

Liga Obrony Powietrznej Państwa musi się podjąć niewdzięcznej (i niewygodnej) roli oddziaływania na władze rządowe—a przedewszystkiem stanowczo protestować przeciwko zaznaczającej się coraz częściej tendencji masowego zrzucania przez władze ze siebie obowiązków na Ligę.

L. O. P. P. i nowy gabinet

Gabinet premjera Skrzyńskiego niewątpliwie ze wszystkich dotychczasowych jest najbardziej zdolnym do podniesienia lotnictwa. Nie tylko sam premjer, świadomy iż Locarno zbudowało za naszą granicą zachodnią wielką potęgę powietrzną, ale i jego ministrowie, w szczególności p. min. Osiecki, p. min. Piechocki, p. min. Raczkiewicz, członkowie L. O. P. P., niemniej p. gen Żeligowski i p. min. Chądzyński są zdecydowanymi przyjaciółmi lotnictwa.

Przed baisse'ą budżetów

Jesteśmy przekonani iż w chwili gdy budżety lotnicze sąsiadów naszych Rosji Sowieckiej i Niemiec rosną coraz wyżej znajdą oni inny sposób ratowania skarbu niż przez odcinanie skrzydeł obrony państwa.

Nie chcemy zastrzegać się przed oszczędnościami,— w ciężkiej sytuacji kraju każdy grosz musi być ceniony, i każdy grosz wydajnie musi pracować. Żądajmy więc wydajności metod pracy, przekształcajmy się organizacyjnie aby tę wydajność uzyskać, ale siły naszego lotnictwa w rozwoju wstrzymywać nie wolno pod groźbą klęski.

Wszystkim prenumeratorom — czytelnikom, współpracownikom i przyjaciołom naszego pisma przesyłamy serdeczne życzenia noworoczne.

REDAKCJA „LOTU POLSKIEGO"

Pomniki lotniczej chwały



BELGJA — POLEGŁYM LOTNIKOM

Opanowanie powietrznych przestworzy jest faktem dokonanym. Istnieje szereg linij komunikacyjnych, a regularność komunikacji dochodzi czasem do stu procentów. Wypadki, któż o nich może nawet myśleć! Są one zdarzeniem wyjątkowem, takiem samem, jak to, które może się nam przytrafić na wielkomiejskim bruku.

Pomimo tego codzienny szlifierz bruków waha się długo, nim powierzy swą cenną osobę podobłocznemu omnibusowi. Wstępując po drabince do kabiny Havillanda, Junkersa czy zgoła innego pasażerskiego Farmana, nadrabia miną, ale jest mu dziwnie. Bez końca można mu tłumaczyć, że lot tysiąc metrów nad skorupą ziemi jest bezpieczniejszy, niż tuż nad nią. Pomimo tego z uczuciem ulgi patrzy na ziemię, gdy chmury i mgły zmuszają pilota do niskiego lotu.

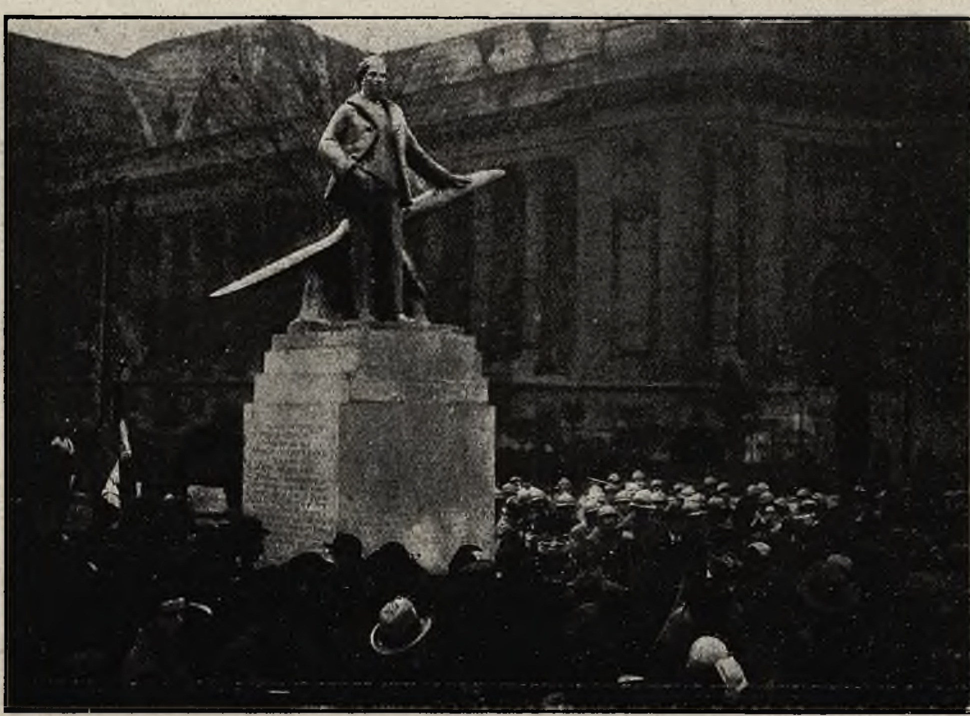
Nie dziwmy się tym uczuciom. Fakt wzbicia się człowieka ponad ziemię jest rewolucją w historji ludzkiego rozwoju. Wiele, wiele lat upłynie, zanim będziemy korzystali z płatowca z tą samą obojętnością, z jaką korzystamy z tramwaju.

Tymczasem nie dziw, że ludzie mają głęboki podziw i cześć dla tych, dla których podobłoczne spacery są codziennym chlebem, a przedewszystkiem dla tych, którzy, z olbrzymią pogardą niebezpieczeństwa, pierwsi na łamliwych maszynach opanowywali powietrzne oceany. Pragnąc ich uczcić, stawiają im pomniki. Są wśród nich piękne dzieła artyzmu i skromne tylko dowody czci, lecz wszystkie będą kiedyś mówić jednym językiem napisów — językiem pamięci. Będą nim mówić do społeczeństwa, które zapomni ile ofiar zginęło, zanim skrzydła przestały być dla człowieka tajemnicą. Będą przypominać, że na ołtarzu lotniczym złożono wiele ofiar:

w roku	1908	—	1	lotnik
	1909	—	3	lotników
	1910	—	30	„
	1911	—	79	„
	1912	—	143	„
	1913	—	200	„
do dnia 1.VI	1914	—	150	„

Już dziś ze wzruszeniem patrzymy w Bagateli pod Paryżem na skromny pomnik. Napis na nim głosi: „Tutaj 12 listopada 1906 r. pod kontrolą francuskiego Aeroklubu, Santos-Dumont postawił pierwszy światowy rekord lotniczy. Czas trwania lotu 21 sekund 1/5. Odległość 220 metrów".

Z uśmiechem czytamy cyfry „rekordu". Amerykanin, historyk lotnictwa oburzy się. Jakto?! Przecież w r. 1903 już bracia Wright przelecieli 260 metrów w 59 sekund, a w r. 1905 w dn. 5 października przelecieli 39 kilometrów w zamkniętem kole.



ODSŁONIĘCIE POMNIKA GARROS'A NA POLACH ELIZEJSKICH

Któż był pierwszym? Ten spór o laur zwycięzcy trwał i trwać będzie długo, gdyż przedstawiciele wszystkich narodów prawie dopominają się o uznanie ich zasług w potężnem zdobywczem dziele. Spory te toczą się czasem o drobne fragmenty lotniczego postępu i nie mogą w niczem

dotykać czci największych genjuszów w dziedzinie lotniczej, braci Wright. Artysta, który projektował pomnik postawiony w Mans, starał się to uwzględnić. Pomnik ten niema żadnych skrzydeł, śmig, czy innych emblematów lotniczych. Zdobi go postać ludzka, wyciągająca ramiona ku niebu, symbolizująca tę prawieczną tęsknotę do lotu, którą genjusz wynalazców nasycił.

Idziemy naprzód.

Minutowe rekordy, przeloty dziesiątków kilometrów są za nami. Wznosimy się coraz wyżej. W r. 1910 Geo Chavez postanawia przelecieć nad Alpami. Dokonywuje tego czynu, wznosząc się do nieznanych przedtem wysokości. W chwili triumfu, bezpośrednio przed lądowaniem, 10 metrów nad ziemią, skrzydło aparatu odłamuje się i lotnik ginie. Bohaterski czyn jego stał się natchnieniem artysty.



PROJEKT POMNIKA CHAREZ'A

Było to w roku 1910. W cztery lata później przyszła epoka nowych ofiar i nowych bohaterskich czynów.

Lotnictwo w czasie wojny — to wskrzeszenie rycerskich walk, junackich pojedynków; wówczas kiedy wydawało się, że oto wojna staje się walką fabryk z tej i tamtej strony frontu.

Guynemer, Fonck, Garros, Boelke, Richthoffen, któż nie zna tych nazwisk? Oto sny lotnicze — ku ich czci nowe powstają pomniki.

W porównaniu z narodami, które wydały tych bohaterów, jakże źle, jakże nieudolnie czcimy naszych. Nazwiska te tylko są wymawiane z czcią przez usta najbliższyh. Znakomity pomnik Wittiga, którego reprodukcję podajemy na naszej karcie tytułowej, dotąd to tylko monumentalny projekt.

Tymczasem dokoła nas minął już



UCZCZENIE PIERWSZEGO LOTU W EUROPIE DOKONANEGO PRZEZ SANTOS-DUMONT'A



POMNIK ROLANDA GARROS'A W BIZERCIE

SPROSTOWANIE.

Wskutek niedopatrzenia drukarni wkradły się do niniejszego numeru następujące omyłki:

na str. 4 w napisie pod kliszą pośrodku u góry powinno być zamiast „Charez'a" — „Chavez'a";

na str. 5 napis pod kliszą z lewej strony powinien brzmieć: „Pomnik Willbura Wright'a w Mans".

dawno okres projektów. Tam rzuca się ciągle nowe głazy, przekazujące potomności czyny poszczególnych lotników. Oto na tarasie na dachu „Galeries Lafayette" w Paryżu skromny pomnik przypomina, że: „19 stycznia 1919 r. pilot Juljusz Vedrines był pierwszym, który dokonał lądowania samolotu na dachu domu w wielkiem mieście, w tem właśnie miejscu na tarasie wielkich sklepów „Galeries Lafayette".

Czy kto pamięta, że gdy budowano gmach Stowarzyszenia Techników w Warszawie również mówiono przy projektowaniu dachu o możliwości takiego lądowania?

Jakże to było dawno!

Jesteśmy społeczeństwem ubogiem i nie stać nas na liczne pomniki. Nie stać nas na upamiętnienie artystycznym czynem każdego wielkiego wydarzenia. Pomimo tego, powinien jak najprędzej stanąć w Polsce, przedewszystkiem w stolicy, choćby jeden wielki, piękny pomnik ku czci bohaterów-Lotników.

Co dotychczas dokonała u nas na tem polu polska rzeźba, zobaczymy w numerze następnym.



ZNACZENIE PIERWSZEGO LOTU W EUROPIE DOKONANEGO PRZEZ SANTOS-DUMONT'A



PAMIĄTKA LĄDOWANIA VEDRINES'A NA DACHU „GALERIES LAFAYETTE"

Niszczenie owadów za pomocą samolotów

Profesor Bołdyrew z Moskwy wydał interesującą broszurę pod tytułem: „Walka z owadami za pomocą samolotów". Autor mówi tam między innemi, co następuje:

„Owady sprawiają w Rosji szkód na prawie dwa i pół miljarda złotych rubli rocznie. Nic też dziwnego, iż Rosja od dłuższego czasu szuka środków zapobiegawczych. Gdy w roku 1922-im dowiedziano się, iż w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Francji prowadzi się walkę przeciw insektom za pomocą samolotów, rząd rosyjski postanowił przystąpić do doświadczeń. Mianowano komisję, złożoną z prof. Bołdyrewa, inż. Fedotowa, Modestowa i lotników Wamientiewa, Wachmistrowa i Wiszniowa. „Flota powietrzna" oddała do dyspozycji kilka samolotów, pozwalając na próby nawet z aparatami Junkersa.

Inżynier Fedotow skonstruował aparat do niszczenia owadów, który daje się zastosować doskonale do samolotów Junkersa. Prace komisji zakończyły się stwierdzeniem, iż niszczenie owadów może być dokonywane przy pomocy samolotów".

J. JASKOŁD

Korsykańskie loty Thoret'a

Nazwisko Thoreta znane jest szeroko na świecie w sferach miłośników lotnictwa. Nieraz komunikaty roznosiły wiadomość o jego lotach na samolotach z zamkniętym silnikiem na wzgórzach afrykańskich pod Biskra, na Alpillach prowansalskich w Saint Remy, na licznych wreszcie zawodach szybowcowych. Doskonały znawca szybownictwa a zapewne najlepszy we Francji badacz terenów do lotów bez silnika Thoret badał tereny szybowcowe i w naszem nawet bliskiem sąsiedztwie — w Czechosłowacji, gdzie jego zasługą są w dużej mierze ostatnie rekordy czeskie w lotnictwie bez silnika, które od tej chwili uległy tak znacznej poprawie.



LOT SZYBOWY Z WYŁĄCZONYM SILNIKIEM

Porucznik Thoret jest typem niestrudzonego i zamiłowanego pioniera, pełnego inicjatywy i zawsze gotowego do pracy. Najsłynniejszych swych lotów Thoret dokonywał na dobrze w Polsce znanym szkolnym płatowcu Hanriot H. 14, na którym po wzniesieniu się zamykał silnik i długie godziny utrzymywał się na prądach wiatrów. Jeżeli ten rodzaj lotu porównamy z lotem szybowca, który się wznosić musi odrazu bez żadnej pomocy silnika, niewątpliwie zauważymy, iż w lotach swych Thoret ma fory wysokości. Należy jednak pamiętać, że samolot Thoret'a nie jest lekką maszyną szybową. Jest to samolot o znacznej wadze, nieraz nawet bardzo znacznej.

Loty Thoret'a, dokonane na wybrzeżach Korsyki, koło Bastia, z któremi chcemy zapoznać naszych czytelników, odbyły się nawet na płatowcu wodnym Hanriot H. 17, ważącym 1000 kg.

W końcu września, dnia 24, wzlatuje on z zatoki w Farinole, wznosi się na wysokość najbliższego wzgórza tej górzystej wyspy i na tej wysokości (638 metr.) zamyka silnik by odtąd 3 godz. 33 min. zeń nie korzystać. W ciągu tego czasu lotnik wznosi się i opuszcza, okrąża sąsiednie góry, lata przez przełęcze, krąży nad wioskami rybaków. Dosięga wysokości 1100 metrów i, jak nam pisze, tylko chmury mu przeszkadzały wznieść się jeszcze wyżej. Wreszcie woduje na bardzo sfalowanej powierzchni morza.



MIEJSCE WODOWANIA OBOK PLAŻY FARINOLE

Loty korsykańskie Thoreta nie tylko przynoszą mu nowy liść laurowy do sławy, ale wzmacniają wiarę, iż opanowanie powietrza, tak ciężko dziś opłacane wysiłkami potężnych silników stawać się będzie coraz pewniejsze i coraz pełniejsze.



Dla jaknajbardziej wszechstronnego rozpatrzenia sprawy zasadniczego tworzywa w fabrykacji samolotów, metalu i drzewa, dzielimy się z czytelnikami poglądem p. M. Wibault, który, jak wiadomo, jest mistrzem francuskiej metalowej konstrukcji lotniczej.

Drzewo czy metal?

MICHEL WIBAULT:

Wiele się już mówiło tu na temat konstrukcji metalowej, temat gorących dyskusyj i po kompetentnej opinji fachowców wyrażonej na łamach „Lotu Polskiego" byłoby zbędnem wskazywać mnogość zalet tej konstrukcji w stosunku do drzewno-płóciennej. Nie będziemy omawiać szerzej właściwości metalu, precyzji połączeń, łatwości seryjnego wyrobu w ścisłem znaczeniu tego słowa, łatwości zaopatrzenia się zawsze w materjał jednorodny, bez potrzeby uciekania się do artykułów egzotycznych nader kosztownych i wymagających pieczołowitego przechowywania, wreszcie ekonomiczności użycia materjału w całości, bez braków czy odpadków, lub znaczenia niepalności materjału samego przez się bez pomocy środków ochronnych i t. p.

Nie warto bronić sprawy przesądzonej. Konstrukcja metalowa narzuca się sama przez się.

Uwagę naszą poświęcimy kilku ważnym zagadnieniom z tą konstrukcją związanym.

Musimy przedewszystkiem określić co należy rozumieć przez „samolot metalowy", bowiem są konstrukcje metalowe i metalowe, — wyrażenie „samolot całkowicie metalowy" dziś używa się nawet tam, gdzie należałoby raczej powiedzieć „samolot o szkielecie metalowym", i większość samolotów doby obecnej „całkowicie metalowych" należy do tej kategorji i są pokryte płótnem. Rozumie się, że takie rozwiązanie zagadnienia metalowej konstrukcji jest znacznie łatwiejsze i w swoim czasie był to etap konieczny w jej rozwoju.

Czas ten jednak już minął i samolot metalowy pokryty płótnem nie jest już aktualny.

Dużo tej konstrukcji można w istocie zarzucić, a cena sprzedażna samolotów metalowych o pokryciu płóciennem w obecnej postaci jest bardzo wygórowana, często podwójna w stosunku do cen konstrukcji drzewnej. Niezbędna jest wielka ilość specjalnych maszyn i narzędzi, połączenia są często trudne w wykonaniu, a reparacje podręcznemi środkami praktycznie mówiąc — niemożliwe.

Z punktu widzenia konserwacji pokrycia — samolot o pokryciu płóciennem przedstawia te same niedogodności, co dawna konstrukcja drzewno-płócienna. Płótno zawsze nasiąka wilgocią, a jego napięcie zmienia się zależnie od warunków atmosferycznych, i w miarę nasiąkania waga jego się zwiększa, a ten przyrost na wadze nie może być lekceważony. Pomimo wszelkich ostrożności, płótno wyciąga się bardzo szybko w miarę używania, co powoduje po kilku miesiącach znaczne obniżenie wydajności samolotu. Nieuniknione rozbryzgi oliwy i benzyny powiększają rozmiar złego, przy oczyszczaniu pokrycia zawsze zostaje uszkodzony lakier, pokrywający płótno. Przechowywanie w składach tego rodzaju samolotów, jeżeli chodzi o zachowanie ich w dobrym stanie w ciągu kilku miesięcy, wymaga hangarów wentylowanych, odpowiednio ogrzewanych i kosztownych.

Możnaby wprawdzie na to odpowiedzieć, że można przechowywać samoloty bez płótna i że w ten sposób możnaby je trzymać w wielkich ilościach w magazynach i w chwili konieczności korzystania z nich zmontować i pokryć skrzydła płótnem.

Na to jednak trzeba znacznego czasu i odpowiedniej ilości wykwalifikowanej obsługi, tymczasem w chwili mobilizacji cały ten materjał musi być w ciągu dni kilku wyszykowany. Skutkiem tego staje się koniecznością przechowywać samoloty w stanie wykończonym bez względu na pomieszczenie, byleby zmontowanie wymagało jaknajmniejszego czasu. Samolot metalowo-płócienny, że go tak nazwę, tym warunkom nie odpowiada.

Wreszcie samolot wojskowy powinien być przygotowany do długich nieraz postojów pod gołem niebem, bez hangaru, w najlepszym razie przywiązany do ziemi i pokryty plandeką na śmigło i kadłub. — W wojnie dzisiejszej przerzucania eskadr są częste i niespodziane i płatowce, oczywiście, w rzadkich wypadkach mogą korzystać z hangarów. Płatowce o płóciennem pokryciu długo takiego traktowania nie wytrzymują i ich właściwości lotnicze ulegają szybkiemu zanikowi.

Jest więc koniecznem, by budowa płatowca nie zawierała żadnego materjału, ulegającego szybkiemu zniszczeniu — trzeba by mógł pozostawać bez dachu w każdym klimacie i bez względu na stan pogody, w słońcu czy pod deszczem, śniegiem lub gradem. Mogę o tem mówić z tem większą stanowczością, że przez lat wiele budowałem samoloty metalowe o pokryciu płóciennem, jako typy przejściowe do samolotów całkowicie metalowych. Były to płatowce 2BN2 z siln. 600 MK. (do bombardowania) i nasz jednoosobowy samolot myśliwski do wielkich wysokości, 3Cl, siln. 300 MK. z sprężarką wirową.

To też właśnie tym doświadczeniom zawdzięczam, iż mogłem sobie wytworzyć zupełnie bezstronny pogląd na rzecz i przejść do nowej koncepcji płatowca całkowicie metalowego — nasze pościgowe jednoosobowe typ 7 i 9 lub dwuosobowe płatowce typu 6 i 8 są tej koncepcji pierwszemi wzorami.

Tylko tego rodzaju konstrukcja, wyłączająca materjały ulegające zniszczeniu, dać może płatowce trwałe, utrzymuje bezwzględnie ich kształt podczas całego istnienia, a co za tem idzie ich lotnicze właściwości. Taka tylko konstrukcja umożliwia przechowywanie bez zastrzeżeń i postoje w szczerem polu.

To wszystko nie wyczerpuje jednak kwestji. Dzisiejszy płatowiec musi czynić zadość innym jeszcze wymaganiom, w pierwszym zaś rzędzie zalety, o których mówiłem, nie powinny być osiągnięte kosztem konstrukcji skomplikowanej i drogiej lub też kosztem łatwości obsługi czy reparacji.

Trzeba więc, by budowa płatowca była prosta i ekonomiczna. Materjał do budowy, półfabrykat, powinien być użyty w formie najprostszej, jak blacha, taśma metalowa, profile normalne i to takie, które wymagają najmniejszej obróbki. W ten sposób nie tylko nasz materjał zasadniczy będzie najtańszym, ale też łatwym do szybkiej fabrykacji w wielkich ilościach, — wzgląd nader ważny w razie wojny.

Z tych samych względów ważnem jest zredukowanie do minimum obróbki termicznej, zawsze uciążliwej i kosztownej — wnosi ona komplikację do fabrykacji i podnosi koszt produkcji.

Innym ważnym punktem w konstrukcji metalowej jest zapewnienie łatwego dostępu do nitów z obu stron nitowanych powierzchni. W większości konstrukcji metalowych nie jest to uwzględnione i jedna tylko główka nita jest widoczną — utrudnia to nadzwyczajnie budowę, wymaga większego czasu pracy i dużej ilości specjalnych narzędzi.



LOT PARYŻ — TEHERAN. LOTNICY: NAGUES I RENTY

Wzgląd ten nabiera szczególniejszej wagi, gdy chodzić będzie nie o produkcję, a o reparacje podczas służby w eskadrze, które należy w większym jeszcze stopniu ułatwiać.

Skontrolowanie płatowca powinno być szybkie i łatwe — łatwość tę w ten tylko uzyskać możemy sposób.

Na zakończenie jednej jeszcze rzeczy nie mogę pominąć — prostoty montowania czy rozbiórki płatowca oraz uniknięcia jego regulacji.

W szczególności stabilizowanie samolotu winno być szybkie i łatwe. W tym wypadku łatwy dostęp do główki każdego nitu jest kwestją nader ważną. Wreszcie pozostaje jeszcze jedna kwestja pierwszorzędnej wagi, prostota rozbórki i powrotnego montażu oraz trwałość regulacji.

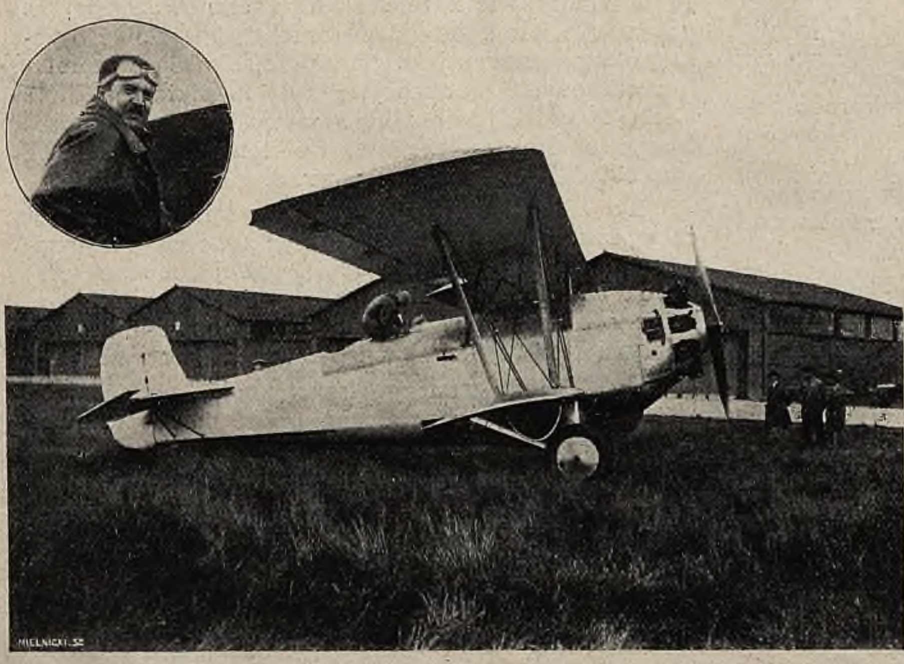
W samolotach doby obecnej niezbędnem jest częste sprawdzanie regulacji samolotu, ulegającej często odkształceniom, co pociąga za sobą wielką liczbę groźnych wypadków. Należy też liczyć się z tem, że operacji tej dokonywują monterzy-specjaliści, których podczas wojny może okazać się za mało na froncie, ponieważ z natury rzeczy będą oni bez wyjątku zajęci w fabrykach.

Koniecznem jest zatem produkowanie takich samolotów, które nie będą wymagały tak wykwalifikowanej obsługi.

Dla osiągnięcia tego koniecznem jest wyeliminowanie z konstrukcji wszelkich części ulegających odkształceniu stałemu, linek, drutów stalowych, zastrzałów i t. p. Samolot powinien przedstawiać sztywną całość, wyregulowaną ipso facto w chwili złożenia.

W takich warunkach samolot zachowa swą regulację pomimo wielokrotnego rozbierania i składania które dokonywuje się bardzo szybko i łatwo, a samolot zaraz po złożeniu będzie gotów do lotu. Gdy samoloty są na wypadek wojny zmagazynowane w stanie rozebranym, mobilizacja będzie mogła być przeprowadzoną w tych warunkach w ciągu paru godzin.

W takiem zapatrywaniu się na tę sprawę należy szukać rozwiązania. Samolot nowoczesny winien posiadać szereg cech charakterystycznych, które zapewnić może tylko całkowita sztywna konstrukcja metalowa, oczywiście z tem zastrzeżeniem, że samolot taki będzie posiadał cenę umiarkowaną, łatwą obługę i absolutną pewność zachowania regulacji pomimo częstych rozbiórek i składań.



TARASCON PRZED LOTEM DO NEW-YORKU

ZET — WU

Nasze wystawy lotnicze

W chwili, kiedy rozwój lotnictwa idzie z zawrotną szybkością, zdobywając coraz to poważniejsze dla siebie placówki i znajduje zastosowanie nie tylko na wojnie— jak dotychczas mylnie sądzono — ale w codziennem życiu człowieka — rzeczą dużej wagi jest zwrócenie uwagi całego społeczeństwa na stan obecny naszego lotnictwa.

Jednym z najbardziej skutecznych środków uświadamiania są wystawy, a w tym wypadku — wystawy lotnicze.

Lecz jak wyglądały nasze dotychczasowe wystawy?

Nie mówię tu o samych wystawach jako takich— a tylko eksponatach, a właściwie o ich pochodzeniu.

Wszystkie objekty, które dotychczas lotnictwo polskie posiadało, pochodziły z zagranicy. Przemysł lotniczy krajowy —dotychczas nie istniał. (Nie można brać przecie pod uwagę jednej, jedynej fabryki samolotów w Lublinie). „Wszystko, co potrzebne było lotnictwu, począwszy od samolotu, a skończywszy na rękawicach dla pilota sprowadzano od obcych".

WYSTAWA W BYDGOSZCZY



NIEMIECKIE POCISKI LOTNICZE PO 1000 kg.

Tak, to była jedna i ta sama odpowiedź, której każdy prelegent udzielał zwiedzającym wystawy w roku 1924.

Jakiż był rok 1925?

Rok ten zapisany będzie w historji lotnictwa jako rok narodzin krajowego przemysłu lotniczego. Świadczą o tem wystawy tak licznie w tym roku organizowane: Lwów (Targi Wschodnie), Warszawa, Kraków, Bydgoszcz, Poznań.

Na wystawach tych po raz pierwszy oglądać było można eksponaty krajowej produkcji i to w dość pokaźnej ilości.

Widzimy tu samoloty z 3 polskich wytwórni: fabryki lotniczej Plage i Laśkiewicz w Lublinie, Podlaskiej Wytwórni Samolotów, Wielkopolskiej Wytwórni „Samolot".

To przemysł prywatny.

Prócz tego — wojsko, pracujące wytrwale od lat dawnych, może poszczycić się własnymi samolotami z warsztatów Centralnych Zakładów Lotniczych w Warszawie.

To są pierwsze kroki w dziedzinie krajowej produkcji — lecz kroki te są zbyt słabe.

Wyprodukowane samoloty są niestety typami obcemi: „Hanriot", „Potez" (francuskie — obecnie produkcja typów włoskich „Ansaldo" została przerwana). Nie stworzono dotychczas polskiego typu płatowca. Jednak budujący się obecnie, za pieniądze uzyskane przez L. O. P. P., Instytut Aerodynamiczny rokuje nam nadzieje, że w roku 1928/29 ujrzymy nad polską ziemią — polski płatowiec.

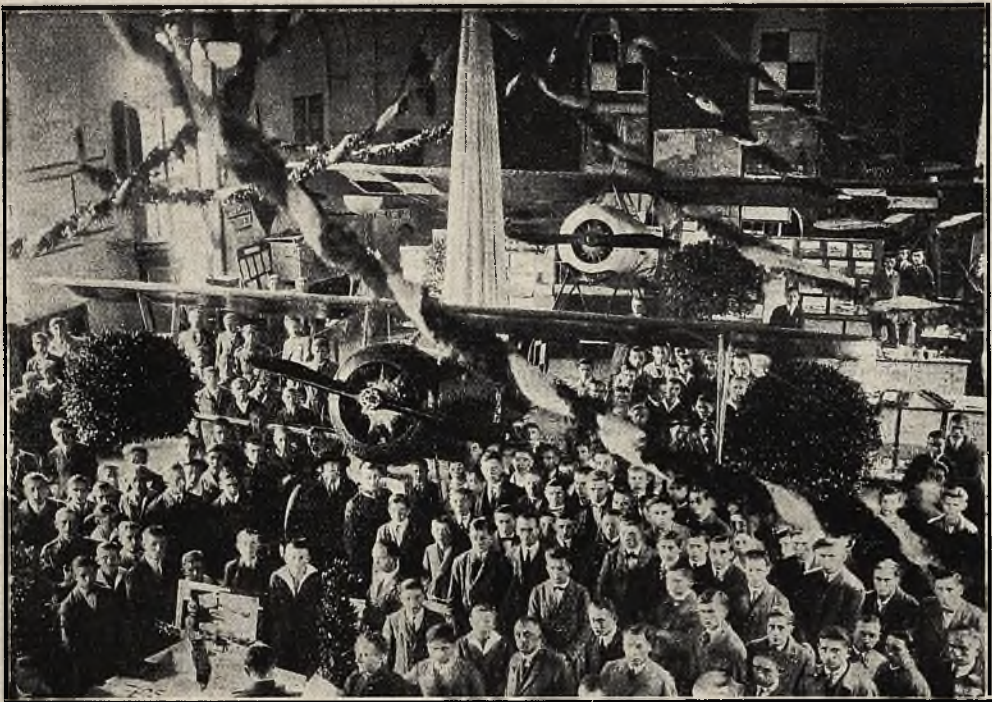
Na wystawie warszawskiej (patrz Nr. 25 Lotu Polskiego z 1925 r.) zwróciliśmy uwagę na pierwszy polski płatowiec małej mocy, konstr. J. Dąbrowskiego — to owoc pierwszych prób dojrzały w tak ciężkich warunkach, bo bez Instytutu Aerodynamicznego.

Na wystawie poznańskiej widzimy szereg szybowców. To zwiastuny rozwijającego się u nas sportu lotniczego. Szybowce te brały już udział w zeszłorocznych zawodach samolotów bez silnika w Gdyni i wykazały dodatnie cechy. Brak dla nich tylko odpowiedniego szybowiska.

Po raz pierwszy w Polsce ujrzeliśmy w roku 1925 balony (Lwów, Warszawa, Poznań), w tej dziedzinie lotnictwa też podkreślić należy fakt doniosłej wagi. Balony te pochodziły z krajowej wytwórni. Jest to zasługa Wojskowych Zakładów Balonowych w Jabłonnie (Lot Polski Nr. 20).

O sprawności tej wytwórni świadczy rezultat zeszłorocznych Zawodów Balonów Wolnych w których pierwszą nagrodę otrzymał balon „Poznań", całkowicie wykonany w kraju.

Nie widzieliśmy dotychczas na naszych wystawach — silników krajowych — tej duszy samolotu. Na jednej z wystaw roku 1924 oglądaliśmy silnik do samolotu sportowego konstrukcji inżyniera Zaleskiego. To była pierwsza próba.



WYSTAWA W BYDGOSZCZY *Dział samolotów*

Miejmy nadzieję, iż w roku bieżącym ujrzymy już nasze silniki, produkcji Francusko-Polskich Zakładów Lotniczych w Warszawie.

Tak, czas już byłoby, czas!

Wystawy lotnicze z roku 1925 różnią się bardzo od wystaw dotychczas przez nas oglądanych. Po pierwsze zaczął znikać nieopisany chaos panujący w grupowaniu eksponatów. Na wystawie w Bydgoszczy i Poznaniu podzielono wszystko na działy — a działów tych coraz więcej — to druga zaleta. Przeto w roku ubiegłym mogliśmy oglądać wszystko co dotyczy lotnictwa, jak to: samoloty, ich uposażenie, uzbrojenie, służbę łączności (radio, gołębie, sygnalizację), meteorologję, aerofoto, balony i t. p. Dobrze uczynił Komitet bydgoski, pokazując na swojej wystawie dział technologji lotniczej i materjałów pędnych. W dziale samolotów, zaczęto unikać modeli — i słusznie — czyż nie lepiej pokazać objekty w oryginale, tembardziej, że takich okazów nie brak nam w Polsce. Ujrzeliśmy po raz pierwszy wodnopłatowiec i samolot sanitarny (wyst. poznańska). Dlaczego brakowało innych typów płatowców wojskowych? Gdzież były płatowce komunikacyjne? Czy niema w Polsce aparatów sportowych? Nie należało więc omijać wszechstronnego obrazu współczesnego lotnictwa. O ileżby przez to wzrosła wartość propagandowa wystaw?

Są to wszystko usterki, które miejmy nadzieję, iż w roku bieżącym znikną. W każdym bądź razie takie wystawy, jak bydgoska i poznańska, pomimo tego, że posiadały poważne braki, przyczyniły się w znacznej mierze do propagandy, pokazały, że kraj pracuje nad rodzimem lotnictwem, że praca ta idzie stale i wytrwale w jednym kierunku — ku obronie i potędze Rzeczypospolitej.

Wobec tego stwierdzić należy, że wystawy cel swój osiągnęły.

Teraz przejdę do krótkiego opisu wystawy w Krakowie, Bydgoszczy, Poznaniu. O wystawie w Warszawie i Lwowie donosił Nr. 25 Lotu Polskiego.

Wystawa lotnicza w Krakowie.

Zgodnie z tradycją roku 1924, w okresie „Tygodnia Lotniczego" otwarto w Krakowie wystawę lotniczą. W ogromnej sali Barbakanu, w którym mieści się wystawa, znajdujemy dwa kompletne samoloty: jeden—„Hanriot" HD 14, typ szkolny, produkcji Wielkopolskiej Wytwórni „Samolot", drugi — włoski samolot bojowy „Spa".

Obejrzawszy te dwa samoloty, widz ma możność zapoznania się z konstrukcją płatowca; oglądając jego części składowe, które poustawiano obok.

Najpierw silnik — widzimy tu silniki wszelkiego rodzaju — począwszy od starych wojennych typów — dawno już nieużywanych— a kończąc na współczesnym silniku 300-konnym. Kilka przekroi daje możność zapoznania widza z budową i pracą silnika.

Wzdłuż ścian oglądamy szereg płatów nośnych samolotów wojskowych jak i cywilnych. Dominujące wrażenie sprawia potężne skrzydło metalowe, pokryte falistą blachą— to skrzydło komunikacyjnego płatowca Junkers, używanego przez Tow. „Aerolot" na swoich linjach lotniczych.

Idąc dalej, zapoznajemy się dokładniej z budową samolotu, systemem sterów, sposobem kierowania, śmigami itd.

We wnękach Barbakanu poustawiano szereg przedmiotów niezbędnych dla pilota lub obserwatora, a mianowicie: różne zegary, karabiny maszynowe, aparaty fotograficzne... Szczególną uwagę widza zwraca aparat kinematograficzny, umożliwiający badanie strzałów karabinu maszynowego.

Nie będę wymieniać wszystkich eksponatów z powodu braku miejsca, zaznaczę tylko, iż to co nie można było pokazać w naturze, uzupełniają rysunki i szkice, porozwieszane na ścianach.

Wystawa lotnicza w Bydgoszczy.

Ruchliwy jak zwykle Miejski Komitet L. O. P. P. w Bydgoszczy zorganizował w okresie tegorocznego „Tygodnia Lotniczego" wystawę w szkole wydziałowej przy ul. Konarskiego.

Cała wystawa została podzielona na szereg działów.

Silniki lotnicze. Jest ich 7 najróżnorodniejszych typów — między innemi Lorraine-Dietrich 450 i 400 MK. Renault — 300 KM oraz dwa typy silników wirowych (rotacyjnych), używanych na aparatach szkolnych — francuski Rohne 80 KM i niemiecki — Mercedes. Obok widzimy szereg przekrojów poszczególnych części silnika. Szematyczne wykresy, rysunki i fotografje dają możność widzom dokładnego zapoznania się z działalnością silnika.

Płatowce. W dziale tym oglądać można dwa płatowce: dwumiejscowy „Morane" — typ szkolny, oraz jednoosobowy „Nieuport" — samolot myśliwski. Następnie widzimy szkielety skrzydeł, stery, stateczniki i t. p. części składowe samolotu. Szczególne zainteresowanie wzbudza aparat do zarzucania śmigła. Prócz tego nad głowami rozpościera się wielki spadochron.

Imponująco przedstawia się dział broni lotniczej. Skolekcjonowano tu pociski różnej wielkości od 1000 kg. do 500 gr. (t. zw. myszki) i to okazy ze wszystkich prawie armij biorących udział w wojnie. Poddział stanowi broń gazowa, stojąca w bliskim związku z lotnictwem. Dalej widzimy lotnicze karabiny maszynowe (Vickers'a, Levisa, Maxim'a, Damae), przyrząd synchronizacyjny umożliwiający pilotowi strzelanie wprost przed siebie po przez obracające się śmigło, celowniki do zrzucania pocisków, rakiety i t. p.

W dziale radjo pokazano aparaty używane w naszej armji na samolotach.

Należne miejsce oddano meteorologji. Dział ten reprezentowany jest bardzo okazale. Widzimy tu wszystkie przyrządy używane w służbie meteorologicznej, tak w powietrzu jak i na ziemi.

Dział technologji lotniczej zawiera materjały potrzebne do budowy samolotu, a mianowicie: drzewo, metal, gumę i przędzę. Prócz tego materjały pędne oraz przyrządy do badania gatunku paliwa.

Aparaty lotnicze fotograficzne francuskie i niemieckie oraz liczne fotografje wystawiono w dziale aerofoto. Szczegółowe zdjęcia Wisły od Torunia do Bydgoszczy dają możność zapoznania widza z zastosowaniem aerofotografji do celów wojskowych i cywilnych. Uwagę widza w tym dziale wzbudza karabin maszynowy-foto, umożliwiający instruktorowi kontrolowanie ucznia w nauce strzelania. Aparat ten fotografuje na filmie to miejsce aparatu nieprzyjacielskiego, w które ugodziłaby kula karabinowa w rzeczywistości — i tym sposobem znacznie ułatwia szkolenie.

W dziale statystyki oglądać możemy wytwórczość i organizację parku szkoły pilotów, statystykę bydgoskiej szkoły za 4 lata (w roku 1923 uczniowie odbyli 35.122 wzloty), zestawienia i mapy polskich i światowych linji komunikacyjnych.

Całość uzupełniają modele samolotów i szybowców, komplety ubrań lotniczych i dział wydawnictw lotniczych, tak polskich, jak i francuskich.

Bydgoska wystawa lotnicza zasługuje na specjalne wyróżnienie z pośród wystaw zorganizowanych dotychczas u nas w kraju, przez systematyczność w układzie niesłychanie bogatego materjału. Zawdzięczać to należy pracy, energji i znajomości rzeczy organizatora wystawy p. kapitana-pilota Adama Wojtygi.

Wystawa lotnicza w Poznaniu.

Na znacznie szerszą skalę została zorganizowana wystawa lotnicza w Poznaniu przez tamtejszy Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Wystawa przedstawia się naogół imponująco.

W ogromnej hali dominuje nad całością balon kulisty wypełniony wodorem. To — „Warszawa". Górna część balonu sięga sklepienia kopuły — a kosz spoczywa lekko na ziemi. Dalej widzimy wielki balon na uwięzi, krajowej konstrukcji i wytwórni (Zakłady Balonowe w Jabłonnie pod Warszawą), rozwinięte spadochrony z manekinami pilotów, modele różnych rodzajów balonów, wykonane precyzyjnie przez chorążego Wysockiego (Baon Balonowy z Torunia). Dźwigarki do balonów obserwacyjnych, przyrządy pomocnicze, fotografje itp. eksponaty uzupełniają ten dział.

W dziale samolotów 3 pułk lotniczy wystawił aparaty Breguet, Ballila i sanitarny płatowiec, przerobiony własnemi siłami z Albatrosa C. 10. Dywizjon Lotnictwa Morskiego z Pucka wystawił samolot typu łodzi latającej „Macchi" oraz model wodnopłatowca.

Bogato przedstawia się dział broni i amunicji, jak to: całkowite uzbrojenie płatowca, karabiny maszynowe różnych typów, bomby różnego kalibru dla lotnictwa nieprzyjacielskiego, bomby zapalne i świetlne oraz ich miotacze.

Następnie przechodzimy do działu silników niezmiernie bogato reprezentowanego.

Aerofotografji i meteorologji oddano też należne miejsce. Prócz aparatów meteorologicznych widzimy tu mapy synoptyczne, sposoby przeprowadzania pomiarów, rodzaje chmur, organizację służby lotniczej i t. p. Wszystko to przedstawiono nadzwyczaj obrazowo na różnych rysunkach i fotografjach.

Poza tem istnieje dział łączności, t. j. radjo i gołębie.

W dziale wojskowym na szczególną uwagę zasługuje nocny sygnalizator kierunku wiatru, pomysłu i wyrobu krajowego.

Przemysł lotniczy (krajowy) reprezentuje w pierwszym rzędzie wojsko — Centralne Zakłady Lotnicze w Warszawie, oraz Wytwórnia „Samolot" w Poznaniu. Obie te fabryki wystawiają samoloty „Hanriot" HD — X i IV, wykonane całkowicie w kraju. Prócz tego widzimy precyzyjnie wykonane części składowe samolotu oraz ich przekroje. W. C. Z L. dają poglądowy obraz budowy śmig własnej fabrykacji oraz całkowite przedstawienie remontu motoru i t. p.

Fabryka „Iskropol" w Poznaniu wystawia własne zapalniki (świece) do motorów lotniczych.

Z dziedziny sportu lotniczego widzimy szereg szybowców. Są to: „Orkan" — por. Grzmilasa, „Żabuś" — kpt. Jacha, „Miś" — inż. pil. Bohatyrewa oraz szybowce L. O. P. P. i 3 pułku lotniczego.

Ciekawy jest dział modeli latających Polskiego Koła Lotniczego przy L. O. P. P., obejmujący kilkanaście precyzyjnych i latających modeli samolotów typów wojskowych, pasażerskich i sportowych.

Na zakończenie wspomnieć należy o dziale propagandy i prasy.

Obok wystawy w pawilonie Banku Przemysłowego urządzono kinematograf, w którym przez cały czas wystawy demonstrowano filmy z dziedziny lotnictwa.

Objazdowa wystawa lotnicza

W wagonie IV klasy rozgościła się objazdowa wystawa lotnicza, stworzona przez Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Poznaniu.

Widzimy tu kadłuby płatowca „Albatros B. II" i „C. III" oraz „L. V. G." B. II, siedzenie pilota z manekinem i kompletnem urządzeniem sterów — skrzydło i stery samolotu (szkielety i okryte) oraz ich części składowe i sposób budowy. Widzimy silniki lotnicze stałe: „Hispano Suiza", „Mercedes" 160 KM. oraz silnik wirowy „Rhone". Oddzielnie oglądać można każdą część składową silnika, nie zapomniano nawet o pompce wodnej i oliwnej. Dalej spojenia wału korbowego silnika ze śmigłem i samo śmigło. Następnie całkowite wyposażenie płatowca: zegary i przyrządy pomocnicze, stacja radjotelegraficzna i uzbrojenie płatowca, przyrządy do bombardowania i same bomby oraz dział fotografji lotniczej.

Nie zapomniano także o drukowanym przewodniku.

Wystawa ta wykonała już poczęści swe zadanie, objeżdżając następujące miejscowości Województwa Poznańskiego: Gniezno, Jarocin, Kostrzyń, Ostrów, Pleszew, Środę i Wrześnię — a warto byłoby, żeby dotarła na dalekie kresy nasze, hen pod Kołomyję, Krzemieniec, Ostrów, przebywając cały obszar Rzeczypospolitej wzdłuż i wszerz.

Ogromną korzyść przyniósł propagandzie lotnictwa Komitet Wojewódzki Poznański L. O. P. P., któremu należy się za tę pracę gorące i pełne uznanie.



WYSTAWA W POZNANIU *Dział silników*

Posiedzenie Komitetu Dziewięciu

W dniach 24 i 25 listopada odbyły się w salach Izby Handlowej Przem. Lotniczego w Paryżu pierwsze obrady Komitetu „Dziewięciu" w sprawie zrzeszenia europejskich Towarzystw komunikacji powietrznej.

Komitet ten, jak wiadomo, został wybrany na międzynarodowej konferencji lotniczej, odbytej w miesiącu wrześniu ub. r. w Sztokholmie.



FRAGMENT WYSTAWY W POZNANIU.

Udział w obradach wzięli: p. dr. Wygard (Aerolot), p. Silverwood Cope (Imperial Airways), p. Morandi (Transadriatica), p. Wronsky (Deutscher Aerolloyd), p. Florman (Aerotransport), p. Deutelmoser (Austr. Tow. Lotn.), p. Plesman (Holenderskie Tow.) i p. dr. Hagemann (Junkers),—przewodniczył p. Dick Farman.

Dr. Ignacy Wygard, któremu powierzony został w Sztokholmie sekretarjat Komitetu, zdał sprawozdanie z ankiety przeprowadzonej wśród wszystkich europejskich towarzystw komunikacji powietrznej, w wyniku której przedłożono z różnych stron trzy projekty związku międzynarodowego. Stwierdzono jednomyślnie, że wyrażone w Sztokholmie życzenie stworzenia wspólnej międzynarodowej organizacji staje się z dnia na dzień potrzebą coraz pilniejszą.

Fakt połączenia się w Niemczech dwóch konkurujących ze sobą potężnych koncernów lotniczych: Deutscher Aerolloyd i Junkersa nie został bez wpływu na konferencję — usunął bowiem, zdaniem p. Plesmana, tendencje autonomiczne grupy Europa-Unionu, skutkiem czego niema przeszkód, aby I. A. T. A. objęło wszystkie towarzystwa. Przedstawiciel Junkersa, p. Hageman, nie podzielił tego zapatrywania, uważając, że przeciwnie ugrupowanie Europa-Union powinno stać się organizacją podstawową i przekształcić w projektowany Związek. Również nie zgodził się z tym poglądem Dr. Wygard, którego referatowi poświęcone zostało posiedzenie drugie. Dr. Wygard podkreślił przytem konieczność, by siedziba Zarządu znajdowała się w środkowej części Europy oraz by składki towarzystw były niższe i proporcjonalne do zasobności przedsiębiorstw.

Po długiej dyskusji, w której kilkakrotnie zabierali głos wszyscy członkowie komitetu, ustalono, na wniosek p. Cope, główne zasady, na jakich oprzeć się winna budowa organizacji, do której wszyscy dążą. Główną zmianą w stosunku do istniejących obecnie, a obejmujących tylko część różnych kompanji lotniczych międzynarodowych związków, jest ustalenie zasady największej liberalności w dopuszczeniu członków. Prawo do udziału będzie miało każde towarzystwo komunikacji lotniczej, opierające się na autoryzacji swego rządu. Będzie to przedmiotem obrad najbliższego posiedzenia które ustalić ma ostateczny tekst statutu. Posiedzenie to odbędzie się dn. 18-go lutego 1926 roku w Paryżu.

Prezesem pozostał p. Farman, sekretarzem p. Wygard. Sprawa czy Związek ma powstać z I. A. T. A., czy też nie, pozostaje otwarta.



POZNAŃSKA WYSTAWA LOTNICZA OBJAZDOWA

Konkurs na projekt płatowca

Na skutek ogłoszonego w końcu roku ubiegłego przez Departament IV Żegl. Pow. konkursu na projekt płatowca, nadesłano 15 prac. Jury stanowili zaproszeni profesorowie: Maksymiljan Huber, Leon Karasiński i Czesław Witoszyński oraz wyznaczeni z ramienia Dep. IV-go mjr. Pietraszek i ppł. Zych-Płodowski. Przestudjowanie nadesłanych prac kolejno przez każdego z członków jury zajęło parę miesięcy, tak iż ostateczne posiedzenie i przyznanie nagród mogło się odbyć dopiero 16.XI r. b.

Z nadesłanych projektów niektóre, jako nieodpowiadające warunkom konkursu zostały wyeliminowane, pozostałe w ilości 9-ciu jury sklasyfikowało się w następujący sposób:

1.	Pteranodon	I	nagroda	5000 złp.
2.	Orlę	II	„	2000 „
3.	Jupiter	III	„	1000 „
4.	Maryla	III	„	„ „
5	D. K.	III	„	„ „
6.	Wujot	IV	„	500 „
7.	Scout	IV	„	500 „
8.	Zaspal	} pozostawione bez nagrody.		
9.	Korab			

„Pteranodon" jednopłat niszczycielski, całkowicie metalowy z dwoma silnikami Lorraine 450 MK, konstrukcja bardzo nowoczesna i ciekawa, obliczenia bardzo staranne—projekt inż. Władysława Zaleskiego.

„Orlę" jednopłat szkolny z silnikiem Anzani 35 MK dwumiejscowy, siedzenia obok siebie, konstrukcja drewniana mało skomplikowana, obliczenia bardzo przejrzyście zestawione. Autorem, jak się okazało po otwarciu koperty jest inż. Maurycy Sztygold.

„Jupiter" dwupłat myśliwski dwumiejscowy z silnikiem Jupiter 400 MK, konstrukcja mięszana na wzór Bregueta XIV, tylko rury dulalumiņjowe zastąpione zostały rurami stalowemi dla uniknięcia materjału zagranicznego — projekt kapt. inż. Feliksa Brodowskiego.

„Maryla" jednopłat myśliwski jednomiejscowy z silnik. Lorraine 450 MK, konstrukcja drewniana, kadłub wykonany w sposób podobny jak u Spada, Nieuport'a, tak zw. „monocoque" — projekt. inż. Ryszard Bartel.

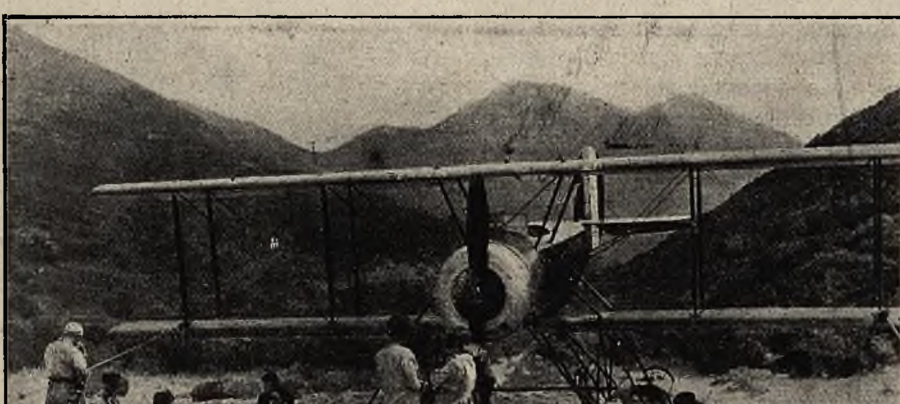
„D. K." dwupłat myśliwski dwumiejscowy z silnikiem Lorraine 450 MK, konstrukcja drewniana, ładny kształt zewnętrzny — projekt p. Jerzego Drzewieckiego.

„Wujot" jednopłat myśliwski jednomiejscowy z silnikiem Farman 500 MK, konstrukcja całkowicie metalowa bardzo ciekawa, szczególnie sposób wykonania skrzydeł bez dźwigarów zasługuje na specjalną uwagę — projekt p. Jerzego Wojciechowskiego.

„Scout" dwupłat linjowy z silnikiem Lorraine 450 MK — projekt p. Zygmunta Puławskiego.

Żaden z nagrodzonych projektów nie posiada formy zupełnie skończonej, ani opracowanych wszystkich szczegółów, w sposób pozwalający na oddanie rysunków na warsztat do wykonania (co zresztą nie było w wymaganiach konkursu przewidziane), każdy jednak z nich nadawałby się do wykonania po opracowaniu szczegółowych rysunków warsztatowych.

Departament IV Żeglugi Powietrznej zamierza okazać potrzebną pomoc, by niektóre przynajmniej z nagrodzonych projektów zostały zrealizowane. Dotychczasowe wyniki konkursu są stwierdzeniem tylko, że posiadamy konstruktorów, którzy potrafią samolot odpowiadający nowoczesnym wymaganiom zaprojektować. Dając im możność zrealizowania swych projektów, osiągnie nasze lotnictwo wojskowe nie tylko nowe własne typy samolotów z materjałów krajowych wykonane, ale jednocześnie pozwoli naszym młodym konstruktorom nabyć to doświadczenie, którego dotychczas tak nam brakuje, a które uzyskuje się tylko przy budowie własnego typu samolotu. Choćby te pierwsze kroki nie miały przynieść wielkich sukcesów, jednak postawić je musimy



KORSYKAŃSKIE LOTY THORETA *W oczekiwaniu pomyślnego wiatru...*

I Zjazd Polskiej Prasy Lotniczej

W dniu 3 grudnia 1925 roku odbył się po raz pierwszy zjazd polskiej prasy lotniczej. Jest bowiem faktem, że lotnictwo polskie posiada dziś już własną prasę, pisma, które nie są chwilowemi efemerydami, ale mają grunt pod nogami, z rozwojem lotnictwa naszego się związały i odgrywają w niem poważną rolę. Są to, poza Lotem Polskim, poznański Lotnik, Młody Lotnik, wychodzący w Warszawie i Wiadomości L. O. P. P., wychodzące w Poznaniu. Pisma te powstały w różnym czasie. Następca Lotu (r. 1921), Lot Polski powstał w r. 1923, Lotnik w r. 1924, Młody Lotnik w r. 1925, jak również i Wiadomości L. O. P. P.

Celem zjazdu było zorjentowanie się redaktorów w sprawach lotnictwa polskiego i w metodach współpracy. Organizatorzy zjazdu, Związek Lotników Polskich i redakcja Lotnika, z powodzeniem dokonali swego zadania — zbliżenia do siebie pism lotniczych. Idea była tak dojrzałą, że na zjeździe powstała myśl stworzenia związku, centralnego biura prasowego — uchwalono przyłączyć się do jednego z pokrewnych związków prasowych. Ustalono też zasady wzajemnego stosunku, oparte na podziale dziedzin lotnictwa pomiędzy pisma i na wzajemnej pod tym względem pomocy zarówno redakcyjnej, jak nawet administracyjnej, które omówiono w szczegółach.

Nie ograniczono się do ram ściśle wewnętrznych spraw lotniczej prasy. Zjazd zainteresował się bardzo stanem lotniczej informacji i propagandy w pismach codziennych, które docierając pod każdą niemal strzechę, zanoszą tam często mętne i nieścisłe, a częstokroć wręcz tendencyjne o lotnictwie wiadomości. Rozpatrując w długiej dyskusji z obecnymi na zjeździe przedstawicielami prasy codziennej przyczyny tego niepokojącego stanu, ustalono konieczność bliskiego kontaktu naszych redakcji z redakcjami dzienników oraz wprowadzenie przez redakcję dzienników oswojonych ze sprawami lotnictwa referentów. Wyrażono życzenie, by władze lotnicze w zrozumieniu potrzeby ścisłej informacji i dobrej propagandy nie odmawiały swej współpracy i udzielały redakcjom pism jaknajdokładniejszych wiadomości w jaknajszybszym zawsze czasie.

Dwie sprawy ogólno-lotnicze stały się powodem długiej i rzeczowej dyskusji. Były to — sprawa państwowej organizacji lotnictwa i sprawa obcych wpływów w lotnictwie komunikacyjnem.

W obu tych kwestjach niezmiernej aktualności, uczestnicy zjazdu wypowiadali się żywo i wielostronnie je ujmowali, aby ustalić jednomyślnie pogląd, że obecny stan naszego opóźnienia na polu lotnictwa i tego lotnictwa niebezpieczne niedomagania wynikają przedewszystkiem z przyczyn złej organizacji. Zdecydowano się dążyć do jaknajwiększego skoncentrowania spraw zarówno przemysłu i techniki lotnictwa, jak również jego zastosowań cywilnych w ręku jednego organu państwowego o kompetencjach Podsekretarjatu Stanu, stawiając urzeczywistnienie tej zasady na głównem miejscu programu lotniczego, jako najpilniejszą potrzebę.

W ten sposób zapoczątkowana przez Zjazd Ligi Obrony Pow. Państwa akcja, rozwinięta przez p. senatora Januszewskiego, znajdzie gorące i czynne poparcie całej prasy lotniczej.

Sprawa wpływów obcych w polityce komunikacyjnej w Polsce stała się aktualną, skutkiem głośnych w sferach lotniczych artykułów redaktora A. Niemojewskiego w Myśli Niepodległej, uderzających na alarm.

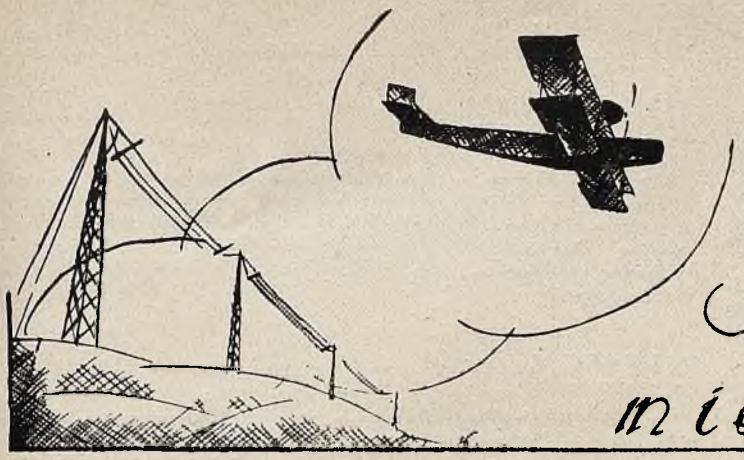
Rozpatrując obecną sytuację, Zjazd stanął na stanowisku, że, ani interesy przemysłu lotniczego polskiego, ani samej komunikacji lotniczej, ani też względy ogólno-politycznej natury nie przemawiają za obroną polityki Ministerstwa Kolei. Przeciwnie, wszystkie te względy przemawiają za tem, by polityka płatowcowa w Polsce wogóle była ujednostajniona i rozpatrywana pod kątem widzenia rozwoju polskiego przemysłu lotniczego, co zupełnie uniemożliwia masowe wprowadzanie samolotów takich, jak np. samoloty Junkersa, jeżeli do ich budowy nasze wytwórnie lotnicze nie są przysposobione.

Prasa nie może spuszczać z oka grożących lotnictwu naszemu niebezpieczeństw i dążyć musi do wyjaśnienia opinji publicznej, by tą drogą, jej właściwą, bronić interesów polskiego lotnictwa — zjazd nawet poszedł dalej, zwracając się do władz lotniczych o rewizję ich polityki w sprawie komunikacyjnych samolotów.

Po pracowicie spędzonym dniu w sympatycznej koleżeńskiej atmosferze stworzonej przez gościnny Związek Lotników Polskich, uczestnicy zjazdu rozjechali się, obiecując sobie zebrać się po raz drugi na terenie Lotu Polskiego.



Czytam „Lot Polski“ i
[gnębi mnie troska,
Że zapomocą tej nowej
[maszyny
Przyleci do mnie imć pani
[Twardowska,
Żoneczka moja — tutaj
[w odwiedziny!
I minie spokój w mojej
[złotej chacie.
Coś furczy — gwałtu!
[baba w aparacie!



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Zjazd prasy lotniczej na zaproszenie redakcji „Lotnika" odbył się dn. 3 grudnia w Poznaniu.

Porządek dzienny zjazdu obejmował:

1. Ustalenie stanu prasy lotniczej oraz zasad współpracy i planów na przyszłość
2. Polityka płatowcowa
3. Stosunek do prasy nielotniczej.
4. Stosunek do poszczególnych organizacji.
5. Wolne wnioski.

Zjazd zagaił p. prezes Wawrzyniak (Związek Lotn. Polskich), udział wzięli pp. Ostrowski i Bogatyrew (Lotnik), Osiński i Troniewski (Młody Lotnik), Świątkowski i W. Wasilewski (Wiadomości L. O. P. P.) — przewodniczył red. J. Grzędziński (Lot Polski), nadto z poza prasy lotniczej reprezentowane były pisma „Widnokrąg", „Kurjer Poznański", „Kurjer Ilustr. Codzienny", „Postęp", „Polska Zbrojna", „Żołnierz Wielkopolski", „Światowid" i inne.

O godz. 2-iej Związek Lotników Polskich przyjmował gości śniadaniem na lotnisku w Ławicy, w którem wziął udział p. gen. bryg. pilot G. Macewicz.

Podajemy ważniejsze uchwały zjazdu:

1. Uważając, że rozwój lotnictwa polskiego wymaga największego skoncentrowania spraw zarówno przemysłu techniki lotnictwa, jak również jego zastosowań cywilnych w ręku jednego organu państwowego o kompetencjach Podsekretarjatu Stanu, Zjazd Prasy Lotniczej uchwala systematycznie dążyć do urzeczywistnienia tej zasady w możliwie najkrótszym czasie, stawiając jej urzeczywistnienie na głównem miejscu programu lotniczego, jako najpilniejszą potrzebę.

2. Uważając, że wyrób samolotów w naszej komunikacji powietrznej powinien wynikać z polityki lotniczej, zgodnej z ogólną polityką państwową i dążącej do uniezależnienia naszego lotnictwa od wpływów i metod obcych naszemu przemysłowi lotniczemu, Zjazd Prasy Lotniczej zwraca się do czynników rządowych i społecznych w lotnictwie polskiem o rewizję dotychczasowej polityki płatowców w polskiej komunikacji powietrznej.

3. Prasa Lotnicza przystępuje do jednego z istniejących pokrewnych Związków Prasowych.

4. Uważając, że rozwój prasy lotniczej przyczynia się do rozwoju wszelkich dziedzin lotnictwa, w szczególności zaś przemysłowych, komunikacyjnych i handlowych przedsiębiorstw z lotnictwem związanych, Zjazd zwraca się do tych przedsiębiorstw o energiczne poparcie prasy lotniczej przez ogłoszenia firm, jak to czynią wszędzie firmy zagraniczne.

5. Zjazd uważa za bardzo pożądane, by fabryki, Szkoły Pilotów i zakłady lotnicze ułatwiały wycieczki zbiorowe dla zaznajomienia się z niemi ogółu, przedewszystkiem prasy, wojska i szkół, przyczyniając się w ten sposób do propagandy lotnictwa.

6. Uważając, że podawane nieraz w sensacyjnej formie sprawozdania z wypadków lotniczych szkodzą powadze i rozwojowi lotnictwa, Zjazd zwraca się apelem do redakcji pism codziennych z prośbą, aby o ile możności unikały tego rodzaju formy informacyjnej.

7. Zjazd uważa za wskazane poruszanie na dorocznych konferencjach Prasy Lotniczej najważniejszych zagadnień z dziedziny polityki lotniczej, jeżeli uda się ustalić wspólny punkt widzenia podjęcie zgodnej kampanji w danym kierunku.

Wyprawa naukowo-lotnicza do Dukli. Zebrana w dniu 1 listopada komisja lotnictwa szybowego Gł. Zarządu L. O. P. P. w osobach pp. sen. Januszewskiego, inż. Bogatyrewa, kpt. Jakubowskiego, por. Grzmilasa, pilota Wrembla, Adama Karpińskiego i ppłk. Grzędzińskiego, pod przewodnictwem p. inż. Bogatyrewa, po rozpatrzeniu referatu p. Adama Karpińskiego i dyskusji uchwaliła:

1. Stworzyć Komisję do badań nowych terenów w osobach pp. Bogatyrewa, ppłk. Grzędzińskiego, prof. Hłaski, kpt. Jakubowskiego, A. Karpińskiego i prof. Smosarskiego, pod przewodnictwem ppłk. Grzędzińskiego.

2. Zorganizować wyprawę naukowo-lotniczą do zbadania terenu w Dukli, pod przewodnictwem p. A. Karpińskiego, w składzie pp. kpt. Jakubowskiego, por. Grzmilasa, pil. Wrembla oraz 5 ludzi obsługi, którą dobierze p. Karpiński.

Dn. 8 grudnia wyprawa naukowo-lotnicza wyjechała do Dukli. Z Warszawy wyjechał p. Adam Karpiński z 4 ludźmi obsługi, którą stanowią studenci politechniki warszawskiej oraz z kompletem instrumentów, balonami i latawcem. Jednocześnie z Poznania wyjechali pilot i mechanik, wioząc ze sobą szybowiec, należący do Zw. Lotników Polskich w Poznaniu. Badania atmosferyczne są już od szeregu dni prowadzone. W dniach najbliższych rozpoczną się loty próbne.

Oficerska Szkoła Lotnictwa Z dn. 1/XI r. 1925 przemianowano dotychczasową Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu istniejącą tam od r. 1920, na Oficerską Szkołę Lotnictwa, nie zmieniając podobno do czasu jej etatów.

W związku z rozbudową lotnictwa tej nowej organizacji znacznie szerszej niż dotychczasowa, M. S. Wojsk zarządziło wzywanie z urzędu, na odprawach właściwych dowódców, oficerów i podoficerów innych broni do zgłaszania się ochotników do służby w wojsku lotniczem. Nakazano przy tem nie robienie żadnych przeszkód i trudności zgłaszającym się, gdyż względy pewnego, często spotykanego „patrjotyzmu lokalno-formacyjnego", bardzo cenne skąd inąd, powinny tu być podporządkowane szerszym wymogom i potrzebom państwowym i ogólno-wojskowym. Podania nowo zgłaszających się mają być przesyłane wprost do Dep IV. M. S. Wojsk.

Komunikacja lotnicza w zimie. Pisma niemieckie z ostatnich dni przynoszą wiadomość, iż z dniem 23.XII wszystkie towarzystwa komunikacji lotniczej w całych Niemczech wstrzymują ruch na swoich linjach powietrznych. W całej Europie zatem obecnie utrzymany będzie ruch tej zimy jedynie na linji Paryż-Londyn, Londyn-Amsterdam, Amsterdam-Bruksella-Paryż, Malmö - Stockholm oraz na linjach południowo francuskich.

Z tem większem uznaniem należy podkreślić, że oba nasze towarzystwa lotnicze t. j. Polska Linja Lotnicza Aerolot S. A. w Warszawie i Aero S. A. w Poznaniu komunikację lotniczą tej zimy utrzymują bez przerwy.

AFGANISTAN.

Pierwsze widowisko lotnicze w Kabulu. Dnia 31/VII r. b odbyło się pierwsze w dziejach afgańskich święto lotnicze w stolicy Kabulu. Był obecny emir z całym dworem i swą gwardją, z cudzoziemców zaś tylko przedstawiciele sowieckiego poselstwa, sowieckiej misji lotniczej i rosyjskiej kolonji Latało 7 płatowców, wszystkie wyrobu sowieckiego i pilotowane przez sowieckich lotników, zakontraktowanych przez rząd emira w charakterze instruktorów. Emir, jego ministrowie, poseł Z S S R. w Afganistanie p. Stark, członkowie sowieckiego poselstwa, odbyli szereg pasażerskich lotów. Widowisko odbyło się bez najmniejszego wypadku.

ANGLJA.

Lot Londyn — Capetown. Allan Cobham, o odlocie którego z Londynu pisaliśmy w ostatnim numerze „Lotu Polskiego", przybył 17 listopada do Paryża, 18 przez Lyon do Marsylji, skąd przez Pizę 21-go do Aten. Burze morskie i mgły zatrzymały go w Atenach do 8 grudnia, w którym to dniu przeleciał przez morze Egejskie i stanął w Heliopolis (8 km od Kairu). Przelot swój — około 13.000 km — ma Cobham zamiar zakończyć jeszcze w tym miesiącu. Podróż dokonywa on z polecenia T-wa Imperial Airways, które projektuje zaprowadzenie stałej komunikacji lotniczej między Anglją a Związkiem południowo-afrykańskim. Lot odbywa się na samolocie De Havilland 50 z silnikiem Armstrong-Siddeley „Jaguar" — 385 MK o 16 cylindrach, w gwiazdę, chłodzonych powietrzem.

CZECHOSŁWOACJA.

Turystyczny przelot okrężny. Ppor. Jira, lotnik wojskowy, wyruszył 6 października z lotniska Kbely (pod Pragą) z zamiarem odbycia przelotu Praga - Paryż - Londyn - Bruksela-Praga. Silna mgła nie pozwoliła mu jednak na przebycie kanału, wobec czego z Paryża skierował się do Brukseli i trzeciego dnia wylądował w Pradze. Przelot dokonany został na samolocie „Avia B. 11" z silnikiem „Walter" o mocy tylko 60 MK.

FINLANDJA.

Fińska L.O.P.P. Świeżo została ukonstytuowana w Helsingforsie fińska Liga Obrony Powietrznej. Do utworzenia jej przyczynili się w znacznym stopniu przedstawiciele miast Kuopio, Joensuu i Wyborga.

FRANCJA.

Puhar Bregueta. Konkurs o puhar Bregueta, przeznaczony dla samolotów wywiadowczych armji francuskiej, o którym pisaliśmy w kronice Lotu Polskiego w Nr. 25 r. ub., został zakończony.

Pierwsza nagroda przyznaną została lotnikowi sierż. Sahuc, na płatowcu Potez XV, druga por. Girier na płat. Breguet XIX, trzecia sierż. Duroyon na płat. Potez XV.

Sahuc dokonał czterokrotnego lotu na przestrzeni 1045 km. z przeciętną szybkością 195 km/godz. Girier z szybkością 172 km/godz., Duroyon — 182 km/godz. W kwalifikacji do nagrody oprócz szybkości uwzględniane są w zawodach Bregueta inne czynniki.

Francuskie lotnictwo transportowe. Sprawozdania francuskich towarzystw lotniczych za rok ubiegły stwierdzają poważne postępy lotnictwa cywilnego.

Regularność lotów w roku 1924 wynosiła we Francji 98. Ilość wypadków stale się zmniejsza. W roku 1922 na 3 i pół miljona przebytych kilometrów zanotowano 22 wypadki, w roku 1923 na 3 900 000 km — dwanaście, to jest jedna osoba zabita i jedna raniona na 250 000 kilometrów podróżnych. Rok sprawozdawczy wykazuje jeden wypadek na miljon kilometrów, względnie jednego zabitego na 1 725 000 km/podróżnych. Jak widzimy bezpieczeństwo w podróżach powietrznych nie jest mniejsze, niż przy innych sposobach lokomocji.

Podajemy charakterystyczne dla rozwoju technicznego na linjach cyfry:

	1919	1924
przeciętna moc silnika	300 MK	480 MK
przeciętna szybkość	110—130 km godz.	160—220 km/godz.
długość etapów	ca 500 km	ca 600 km

Pięć przedsiębiorstw utrzymuje dziś komunikację powietrzną we Francji: Air-Union (linja Paryż-Londyn), Koninglijke Luchtvaart Maatschappij (linja Paryż-Bruksela-Amsterdam), Międzynarodowe Tow. Żeglugi Powietrznej (linja Paryż-Praga-Warszawa i Praga-Konstantynopol), Aero-Navale (linja Antibes-Ajaccio (Korsyka)) oraz Linje Latécoère (Tuluza—Afryka półn.).

Rezultaty eksploatacji za lata 1919—1924 uwidocznione sa w poniższem zestawieniu:

Rok	Ilość odbytych przelotów	Ilość kilometrów	Podróżnych	Towarów w kg	Poczty w kg
1920	2.386	853 959	1.771	77.038	15 66
1921	6.232	2.853.455	10.619	261.090	34.84
1922	7.361	2.798 366	9.502	556.370	167.68
1923	9.720	3.387.195	11.638	969.001	328.44
1924	11.536	3.647.826	16.729	877.591	532.77

HISZPANJA.

Lot do Ameryki południowej. W połowie lutego 1926 r. kpt. Franco w towarzystwie kpt. Ruiz Alba i mechanika rozpoczną lot Madryd – Buenos Aires, na wodnopłatowcu Fairey z dwoma silnikami po 500 MK każdy. Raid wykonany będzie podług marszruty: Madryd — Sewilla — Capo Verde — Pernambuco — Buenos Aires. Próbny lot Barcelona — Melilla wypadł doskonale.

NIEMCY.

„Berliner Tageblatt" o duchu Locarna i wolności niemieckiego lotnictwa. Niemcy oddawna dążyły do oswobodzenia się z pęt, jakie traktat wersalski, wzgl. londyńskie ultimatum nałożyło na ich lotnictwo. W ubiegłym roku Rada Ambasadorów przystąpiła do rewizji ograniczeń, porobiła szereg ustępstw, zwiększając dozwoloną siłę nośną samolotów z 600 kg na 900 kg i szybkość z 170 na 180 km/godz., ponieważ jednak pułap nie został podwyższony, ustępstwa te wywołały w sferach lotniczych niemieckich niezadowolenie.

Jak przewidywaliśmy w listopadzie r. ub. w konsekwencji sukcesów w Locarno, Niemcy wznowiły tę sprawę i, na skutek ich starań, w konferencji międzynarodowej aeronautycznej w Paryżu z przedstawicielami Niemiec, Niemcy po raz pierwszy staną w roli równouprawnionych.

W związku z tą wiadomością pojawił się w „Berliner Tageblatt" artykuł, wyrażający przekonanie, że konferencja da pomyślne dla Niemiec rezultaty. Zdaniem pisma „ze względu na geograficzne położenie, aljanci mają większy interes w usunięciu przeszkód, jakie tamują obecnie prawidłowy ruch lotniczy w środkowej Europie, niż Niemcy". (Jak wiadomo, władze niemieckie, jako środek represyjny, zabraniają przelotu nad swem terytorjum samolotom aljanckim, nieodpowiadającym w budowie aljanckim restrykcjom ograniczającym i wrazie przymusowego lądowania konfiskują je. W ten sposób skonfiskowano dotąd 13 samolotów na linji Paryż-Praga w ciągu 2 lat). Według zdania autora, po uregulowaniu stosunków międzynarodowych w tym kierunku nic już nie może stanąć na przeszkodzie otwarciu szeregu linji lotniczych o miedzynarodowym charakterze, jak: Francja — wschodnia Europa, Skandynawja — zachodnia, południowa i wschodnia Europa, a także wielka linja Londyn-Indje, przez Konstantynopol, Bagdad. W tym celu Niemcy w C. I. N. A. muszą uzyskać zniesienie „9 ograniczeń".

Zapewne głos „Berliner Tageblatt'u" znajdzie wdzięczny oddźwięk u działaczy komunikacji powietrznej — w chwili obecnej jednak komunikacja jest tylko fragmentem i to naogół nieznacznym lotnictwa i sprawy „dziewięciu ograniczeń" należy rozpatrywać w świetle niebezpieczeństwa nowych zbrojeń powietrznych.

Nowy olbrzymi płatowiec „Kondor—Udet". Idąc za przykładem Junkersa, który zbudował w ostatnich miesiącach olbrzymi jednopłatowiec R. 7, buduje obecnie Udet swój wielki płatowiec „Kondor". Próbny płatowiec już zbudowano i robiono z nim w sierpniu r. b. próby na lotnisku Schleissheim. Jest to jedno-płatowiec z 4 silnikami typu „Siemens-Halske" po 100 MK, przyczem sam płatowiec jest tak zbudowany, że może zamienić te silniki na wiele silniejsze, a tylko wzgląd na międzysojuszniczą kontrolę powoduje tu tymczasowo stosowanie „słabych" silników po 100 MK. Ogólna pożyteczna siła podnośna nowego płatowca ma wynosić 1,300 kg. (a więc o 400 kg przewyższa maksymalną dozwoloną Niemcom ostatniemi z lata r. b. postanowieniami Rady Ambasadorów o lotnictwie niemieckiem). „Kondor" przedstawia bez wątpienia bardzo poważną wartość dla celów wojskowych, jako „ciężki" płatowiec niszczycielski nocny: ma on promień lotu przy pełnem obciążeniu około 600 km, zabiera załogę z 4 ludzi i 800 kg ładunku. Jeden z takich płatowców został zamówiony przez „Południowo-niemiecki Aerolloyd" i ma kursować w r. 1926 według marszruty Kopenhaga — Berlin — Monachjum — Bozen — Rzym. Dwa inne takie same płatowce zostały zamówione przez rząd Z.S.S.R. do celów wojskowych (będą mieć silniki większej mocy — 400 MK); mają być one gotowe na jesień r. 1926. Budowa podobnego płatowca — olbrzyma ma wymagać około 6 miesięcy czasu.

Fuzja Aerolloyd-Junkers, o której pisaliśmy w ostatnim numerze „Lotu Polskiego", stała się faktem dokonanym. Oba przedsiębiorstwa lotnicze: „Aerolloyd A.G." i „Junkers Luftverkehr A.G." utworzyły, przy współudziale finansowym (aczkolwiek niewielkim) rządu niemieckiego, nowe towarzystwo akcyjne, pod firmą „Luftverkehr A.G." Zadaniem tego przedsiębiorstwa będzie wyłącznie eksploatacja istniejących organi-

zacja nowych linji lotniczych, tak że dotychczasowa walka konkurencyjna obu koncernów odbywać się będzie obecnie tylko na terenie budowy samolotów.

Ministerstwo Żeglugi Powietrznej. W sferach rządowych uchodzi za pewnik, że natychmiast po ukończeniu prac konferencji paryskiej, względnie skasowaniu ograniczeń dla lotnictwa niemieckiego, zostanie utworzone Ministerstwo Żeglugi Powietrznej w Niemczech.

Radio w Komunikacji lotniczej. Na okres bieżącej zimy tow. Deutscher Aerolloyd wprowadza aparaty radio na wszystkie pasażerskie samoloty linji. W ten sposób dyrekcja umożliwia stałe komunikowanie się z lotnikami niezbędne w razie mgły i niepogody. Zarządzenie to podniesie bezpieczeństwo i regularność ruchu.

ROSJA.

Pierwszy płatowiec sanitarny. Zarząd Główny Związkowy „Czerwonego Krzyża" Z. S. S. R przystąpił latem r. b. do budowy pierwszego płatowca sanitarnego. O ile ten próbny płatowiec da dobre wyniki „Czerwony Krzyż" i inne instytucje oraz organy urzędowe mają zamiar zająć się poważnie tą sprawą i rozwinąć ją na większą skalę. W prasie mówi się ostatnio dużo o lotnictwie sanitarnem kładąc przy tem nacisk na brak w Rosji komunikacji i niski stosunkowo stan zdrowotności publicznej.

Program prac fotograficzno-lotniczych na r. 1926. Rząd sowietów przygotowuje wykonanie poważnych prac fotograficznych na obszarach Syberji. Na zlecenie Ludowego Komisarjatu Rolnictwa mają być dokonane w rejonie Wyszegońska zdjęcia aerofotogrametryczne obszaru 12000 km² przeznaczonego na kolonizację. W rejonie Tawdinsk-Tobolsk, obok przemysłowego zagłębia uralskiego, będzie sfotografowany obszar 18.000 km.² dla określenia rolniczych i przemysłowych możliwości tych obszarów. Koszt zdjęcia 1 km² waha się w granicach 18-25 kopiejek złot. w zależności od odległości miejsca zdjęcia. Wszystkie te prace, na sumę ogółem ok. 300 000 rubli złot. zostały powierzone towarzystwu komunikacji powietrznej „Dobrolot".

Sport latawcowy. Czasopismo „Samolot" organ stowarzyszenia „Awiachim", nawołuje do zapoczątkowania w Z S. S. R. sportu latawcowego, zwracając uwagę na jego poważne znaczenie i rozwój w Zachodniej Europie i Ameryce Półn. Sport szybowcowy (płatowców bezsilnikowych) wymaga znacznych nakładów pieniędzy i pracy fachowo-rzemieślniczej oraz nauki kierowania szybowcem, pod kierownictwem odpowiednich instruktorów. O wiele dostępniejszym może być sport latawcowy, w szczególności bowiem budowa latawców jest o wiele łatwiejsza i bardziej prosta od budowy szybowców, wzloty na latawcach można wykonywać w dowolnem miejscu, bez względu na charakter terenu (potrzeba tylko równego wiatru o szybkości 6-7 m/sek.) i wzloty na latawcach a raczej zespołach latawcowych, przy zachowaniu wszystkich przepisów technicznych mniejsze powodują niebezpieczeństwo niż na szybowcach, i wreszcie na latawcach łatwo można podnosić wielu członków danego kółka latawcowego, co niezmiernie zachęca wszystkich do pracy, gdy natomiast na szybowcach mogą latać tylko bardzo nieliczni w kółku piloci.

Myśl ta, mająca za sobą dużo słusznych argumentów ma wielu zwolenników i w polskich sferach lotniczych. Pragnąc bliżej oświetlić tę sprawę, podaliśmy w zeszłym numerze artykuł płk. F. Bołsunowskiego na ten niezmiernie ciekawy temat.

Spadochron koszowy systemu Kotielnikowa. W ostatnich czasach wypróbowano nowy system spadochronu inż. Kotielnikowa, zastosowanego do koszów balonów na uwięzi. Kilkakrotnie odczepiano od takiego balonu kosz, obciążony workami z piaskiem, zrzucając go ze spadochronem w dół; wszystkie lądowania były pomyślne. P. Kotielnikow był też projektodawcą 1-osobowego spadochronu jeszcze w r. 1916; pewna liczba rosyjskich oddziałów balonowych była wyposażona w te spadochrony w r. 1917 i działały one zupełnie sprawnie, jednak produkcja ich była bardzo nieznaczna, to też nie odegrały one wtedy większej roli. Bliższe szczegóły o tym spadochronie koszowym nie są nam jeszcze znane.

Trzy lata Wojskowej Szkoły Walki Powietrznej. Szkoła ta jest przeznaczona dla dowódców lotnictwa, którzy tu uzupełniają i doskonalą te wiadomości, jakie nabyli przedtem kolejno w szkole teoretycznej i szkole pilotów. Dn. 10/VIII r. ub. upłynęły 3 lata istnienia Szkoły Walki Powietrznej. W ciągu tego czasokresu szkoła wypuściła w świat kilkuset oficerów. Ostatni rok szkolny dał bardzo dobre wyniki: liczba absolwentów przewyższa o 50% rok poprzedni, wydajność pracy szkolnych warsztatów, która wzrosła 4- krotnie (w r 1924/25 naprawiono tu 32 płatowce i 66 silników), świadczy o rozroście pracy szkoły. Liczba wypadków zmniejszyła się znacznie. Szkoła mieści się w Sierpuchowie (rejon Moskiewski).

SZWAJCARJA.

Lotniczy przemysł niemiecki w Szwajcarji. Firma „Dornier-Flugzeugwerke" prowadzi obecnie pertraktacje z rządem kantonu St Gallen w sprawie założenia 3 wielkich wytwórni lotniczych w Thal, Rheineck i Altensheim. Sprawę załatwiono pomyślnie układem, który daje firmie tereny pod budowę wytwórni w tych miejscowościach, jednak budowy wytwórni jeszcze nie rozpoczęto, albowiem rząd szwajcarski robi trudności w sprawie dopuszczenia do wytwórni na swem terytorjum niemieckich robotników z fabryk Dorniera. Zarząd firmy „Dornier" żąda przyjęcia do nowych swych fabryk w Szwajcarji conajmniej 1/3 niemieckich robotników z fabryk tejże firmy we Friedrichshafen.

WŁOCHY.

Coppa d'Italia — zawody o drugi puhar Włoch odbyły się w dniu 15-ym listopada na lotnisku Centocello pod Rzymem dla samolotów turystycznych i szkolnych do których dopuszczono samoloty jedno — lub dwupłatowe, jednosilnikowe o mocy od 40 do 90 MK, dwusiedzeniowe (z podwójnem sterowaniem), o szybkości minimalnej nie wyżej 70 km/godz., o maksymalnej nie niżej 100 km/godz. i ciężarze użytecznym 175 kg.

Według programu płatowce, stające do konkursu winny były przedewszystkiem odbyć loty przedwstępne dla określenia czasu wzlotu na wysokość 1000 m, maksymalnej i minimalnej szybkości oraz ilości zużywanego paliwa, poczem dopiero stanąć mają do wyścigu na przestrzeni 323,3 km, stanowiącej sześciokrotny przelot trójkąta Centocelle - Ciampino - Montecelio-Centocelle.

Klasyfikacja odbywa się na podstawie formuły

$$= \frac{Vm \; 175 \times Vmax}{Ct \times Vmin}$$

w której znaczy : Vm — szybkość przeciętna, osiągnięta w czasie wyścigu, Ct — ilość zużytych w wyścigu materjałów pędnych, Vmax — najwyższa szybkość, Vmin — najniższa, osiągnięte w czasie lotów przedwstępnych. W roku bieżącym wskutek fatalnych warunków atmosferycznych, nie można było lotów przedwstępnych urządzić przed 15 listopada, w terminie z góry wyznaczonym i opublikowanym dla wyścigu, nie chcąc więc go przesuwać, komitet zawodów postanowił, że loty te odbędą się po właściwym wyścigu, jako kwalifikacyjne. Do wyścigu stanęło 11 samolotów, z których trzy zmuszone były się wycofać, pozostałe 8 lot ukończyły w sposób następujący:

						G.	M.	Sek.
Jira (Czecho-Sł.)	Avia BH	9 sil.	Walter	60	MK	2	16	
De Bernardi (Włochy)	Macchi	20 „	Lawrence	60	„	2	16	30
Fritsch (Czecho-Sł.)	Avia BH	11 „	Walter	60	„	2	17	
Udet (Niemcy)	Udet U	12 „	Siemens	85	„	2	22	
Bacula (Włochy)	Macchi	20 „	Anzani	45	„	2	39	
Passaleva (Włochy)	Savoia	56 „	Anzani	70	„	2	50	
Gauron (Francja)	Caudron 109 „		Salmson	45	„	2	53	30
Opstal (Belgja)	Camgul (Sabea)		Anzani	55	„	3	5	

Następne dwa dni poświęcone zostały lotom eliminacyjnym, które zupełnie zmieniły pozycje zapaśników. Jira, który zdobył w wyścigu pierwsze miejsce, przekroczył przepisaną minimalną szybkość 70 km godz. w locie eliminacyjnym i został, wskutek tego wycofany. W ostatecznej kwalifikacji puhar oraz nagroda 150.000 lirów przypadły firmie „Milos Bondy a spol" w Pradze, której pilot Fritsch uzyskał 1615 punktów, druga nagroda 20.000 lirów Macchi, pilot mjr. de Bernardi (1443 punkty).

Przebieg zawodów chlubnie świadczy o przemyśle lotniczym czeskim, którego obaj piloci tak się odznaczyli. Słusznie też urządzono zarówno Fritschowi, jak Jirze, po przybyciu do Pragi gorącą owację. Rezultatem konkretnym tego sukcesu było powierzenie przez rząd rumuński firmie Bondy zamówienia na 75 samolotów Avia BH 11, natychmiast po otrzymaniu wiadomości o zwycięstwie we Włoszech.

PTAK I CZŁOWIEK

(Z TEKI AL. ŚWIDWIŃSKIEGO)





STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI

Bajka o Locie i Loppie

Kiedy o zmroku usiądziecie,
wcisnąwszy się w kanapy kąt,
powiem wam, małe polskie dzieci,
kim jest król bajek waszych — Lot.
— Lot Pierwszy, władca ponad władce,
pan złotoskrzydły waszych snów...
(Miał być rysunek na okładce,
lecz się nie zmieścił jego huf
żelaznych ptaków nadobłocznych
i sztandar ich z tysiąca gwiazd...)
Więc bez obrazka sen rozpocznę,
tak jak myślicie.. był więc raz...

Już wiecie.. że był Król Lot Pierwszy,
król bardzo młody, orła syn.
Duszę miał całą z cudnych wierszy,
a skrzydła dał mu krasny dym
z wybuchłych gdzieś na polskich niwach
złych, purpurowych, wrażych bomb...
Groźnie mu lśniła złota grzywa,
gdy grał mu chór powietrznych trąb...
I wówczas mknął nad polską ziemią —
słoneczny serca kraju grot...
...Spokojnie sady wiejskie drzemią,
kiedy je skrzydłem muska Lot...

I był samotny w swych przestworach,
a chciał panować tak jak król.
„Husarz skrzydlaty poległ wczora",
myślał, — „a gdzież jest lud mych pól?
Puste są szlaki me powietrzne,
sam jeden jestem w państwie swem,
a w innych krajach drogi mleczne
coraz ludniejsze z każdym dniem"...
I z bólem krążył nad ojczyzną
i czekał, czy z nad obcych miast
szparami chmur się nie prześlizną
sępy czerwonych wrogich gwiazd...

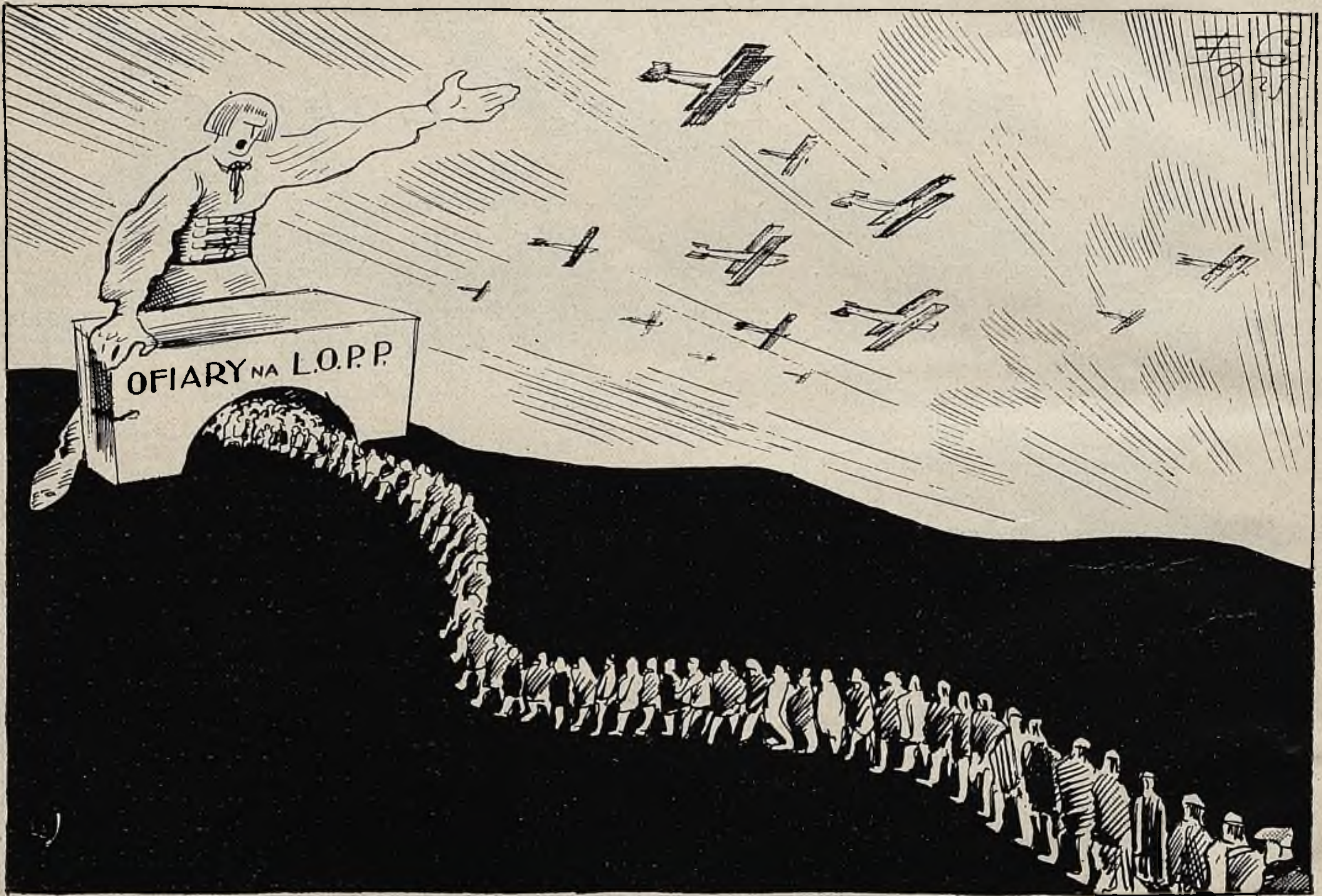
Aż oto raz, gdy świt różowy
wiosennym rankiem szedł z za gór,
gdy kłosy wszczęły swą rozmowę
i zaświegotał ptasi chór,
gdy się zbudziło zbożne życie
i przecierało z oczu sen,
— wzleciał Król Lot nad dzwonów bicie
(a pod nim... Wołga... Wisła... Ren...)
I zdumiał się — nad szarą Wisłą,
na oczach Króla, z czarnych skib
wyrósł wielkolud... słowo cisnął —
i zgiął niem kark stuletnich lip...

Szum jakiś przeszedł polskim lasem,
szept jakiś poszedł wszerz i wzdłuż...
„Wiedziałem, że to przyjdzie z czasem",
rzekł Lot, „lecz dzięki Ci, że już!"
I nim się Władca opamiętał,
w jeden słoneczny krótki mig —
wielkich konarów pękły pęta
i zafurczały chmurą śmig!..
A potem ów Wielkolud Wisły
rozwiązał duży szary wór...
...i wyleciały z niego stadem
żelazne ptaki — i zawisły
na granatowem morzu chmur...

I zakrążyło tysiąc ptaków
i tysiąc cieni biegło w dal...
Spójrz! Na słonecznym polskim szlaku
orlemi skrzydły bije stal!...
— I widział Lot z królewskich wyżyn,
jak ścichła Odra — zamilkł Dniepr:
ich ptaków stada coraz niżej
krążyły!... zbił je lęku cep!...
Nieubłagany ślepy postrach
na czołach wrogów skrapla pot...
— Strzał polskich celność jakżeż ostra!
I jak potężny Król nasz — Lot!

Przemówił Król łaskawem słowem
do Wielkoluda polskich miedz:
„Powiedz: co w sobie moc twa chowa?
a mym ministrem będziesz, wiedz!“
Wielkolud nasz, nowy Wyrwidąb,
padł na kolana i tak rzekł:
„Patrz, Królu, — twórcy cudu idą
tą drogą, bielszą ponad śnieg ..
Praca ich była taka łatwa,
a tak olbrzymi jest ich czyn:
moc twoją, Królu, i zwycięstwo
dała ci nasza polska dziatwa
ostatnim biednym groszem swym!..

„Mali piloci twej rezerwy:
strojnisie miast i szary chłop, —
wszyscy z ofiarą szli bez przerwy...
— Jam tylko wołał... Zwę się LOPP!“



Okładkę przedstawiającą zrzucanie meldunku z samolotu wykonał Kamil Mackiewicz.
Winiety i tytuły — rys. p. E. Głowackiego, „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rys. p. Stef. Osieckiego

Redaktor: *J. Grzędziński.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 13

POSIEDZENIE GŁ. RADY NADZORCZEJ.

W dn. 17 grudnia 1925 r. odbyło się w sali konferencyjnej Ministerstwa Kolei posiedzenie Rady Nadzorczej Ligi.

Posiedzenie otworzył p. wiceprezes sen. Kiniorski.

Następnie dr. K. Vacqueret i p. W. Ostrowski zdawali sprawozdanie z działalności Ligi i stanu funduszów. Wyjaśnień uzupełniających udzielił dyr. biura p. Garczyński, który referował również program działalności na rok 1926.

Rada Nadzorcza podzieliła poglądy Zarządu Głównego, uchwalając pozatem formalny wniosek rozesłania sprawozdania Ligi wszystkim członkom Rady Nadzorczej na piśmie.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Kalendarz L. O. P. P. Nakładem Zarządu Głównego wyszedł w estetycznej szacie wydawniczej z barwną okładką rys. T. Gronowskiego, kalendarz Ligi na rok 1926 p. t. **„Lot“.**

Na treść jego składa się szereg wysoce interesujących artykułów i utworów beletrystycznych pióra: St. Sierosławskiego, J. Sosnkowskiego, prof. T. Zielińskiego, Al. Kraushara, mjr. M. D. Szczudłowskiego, min. Osieckiego, sen. W. Januszewskiego, dyr. W. Ostrowskiego, J. Szwejcera, dr. K. Vacqueret, T. Garczyńskiego, pułk. F. Bołsunowskiego, Estewi; rysunki Świdwińskiego, Sosnkowskego, Nowakowskiego oraz duża ilość aktualnych i ciekawych fotografji.

Cena egz. 3 zł., z której udzielamy zwykłego rabatu naszym Komitetom. Zamówienia przyjmuje biuro Zarządu Głównego L. O. P. P. Warszawa — Zamek.

Kalendarz „Lot 1926" powinien się znaleźć w rękach każdego członka Ligi i obywatela interesującego się lotnictwem. Nie wątpimy też, że Komitety nasze, w ogólnym interesie Ligi, dołożą wszelkich starań, aby kalendarz nasz rozszedł się jaknajszybciej i jaknajszerzej.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Łódź. W uzupełnieniu sprawozdania z „Tygodnia Lotniczego“, które ogłaszamy na innem miejscu, trzeba nadmienić, że bezpośrednio do Zarządu Gł. zostały przekazane z terenu Województwa Łódzkiego następujące kwoty, osiągnięte w czasie „Tygodnia“, a niewymienione w sprawozdaniu:

a) Ozorków (pow. Łęczyca) . .	457 zł. 91 gr.
b) Koniecpol (pow. Radomsko) .	231 „ 28 „
Razem . .	689 zł. 19 gr.

Tarnopol. P. wojewoda tarnopolski Zawistowski, prezes tamt. Komitetu Woj. L. O. P. P. wydał okólnik do pp. starostów, w którym z przykrością stwierdza, że organizacją propagandowa L. O. P. P. na terytorjum tamt. Województwa zawodzi i wykazuje wprost znikome rezultaty. W dalszym ciągu p. wojewoda zwraca się do Komitetów Powiatowych oraz pp. starostów, by zechcieli energicznie wziąć w swe ręce sprawę organizacji L. O. P. P. w swoich powiatach.

P. wojewodzie Zawistowskiemu, gorliwemu propagatorowi naszej idei, wyrażamy na tem miejscu serdeczne podziękowanie za jego energiczną akcję na rzecz Ligi.

KOMITETY POWIATOWE.

Bielsk Podlaski. Czysty dochód z „Tygodnia Lotniczego“ na terenie pow. Bielskiego, prócz Białowieży wyniósł 5,240 zł. 87 gr., które zostały przekazane Zarządowi Głównemu.

Kowel. Wobec ustąpienia dawnego skarbnika, p. dyr. F. Radkiewicza, Zarząd Komitetu na zebraniu w dniu 17.XI powołał na to stanowisko p. Jana Krupińskiego.

Zamiast stale usuwającego się od pracy i nieuczęszczającego na zebrania Wydziału Wykonawczego dawnego sekretarza p. E. Roszkiewicza, został powołany p. Konrad Popiel.

Zamiast stale opuszczających zebrania i negujących powierzone im mandaty członków Zarządu pp. L. Armarnika, M. Kagana, E. Roszkiewicza i A. Prągłowskiego zostali powołani przez Zarząd nowi członkowie pp.: Feliks Egierski, Eugenjusz Duda-Dziewień, Jan Krupiński i Jan Rakoczy.

OFIARNOŚĆ SEJMIKÓW NA L. O. P. P.

Sejmik Powiatowy w Wysokiem Mazowieckiem na posiedzeniu w dniu 14.X b. r. uchwalił zasiłek dla L. O. P. P. na rok 1926 w kwocie 500 zł.

Za tę obywatelską ofiarność wyrażamy Sejmikowi serdeczne podziękowanie i nie wątpimy, że przy poparciu pp. storostów, także inne Sejmiki, które dotychczas nie uchwaliły subsydjum dla Ligi, zechcą, powodowane zrozumieniem doniosłości naszej pracy, uczynić to w najbliższym czasie.

OFIARNOŚĆ POLSKIEJ DYREKCJI UBEZP. WZAJEMN.

Polska Dyrekcja Ubezpieczeń Wzajemnych w Warszawie (Al. Jerozolimskie 41) przekazała Zarządowi Głównemu sumę 1000 zł. — tytułem subwencji bezzwrotnej z nadwyżki dochodów za r. 1924.

Zasłużonej instytucji, która już w swoim statucie ma na celu dobro publiczne, a nie osiąganie zysków, dziękujemy również serdecznie.

Sprawozdanie Finansowe

Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Łodzi z II „Tygodnia Lotniczego"

WPŁYWY:

Osiągnięto w Komitetach Powiat. L. O. P. P.

1)	Brzeziny	2,130.36	
2)	Koło	4,000.00	
3)	Konin	3,064.32	
4)	Kalisz	3,052.14	
5)	Łódź	5,307.10	
6)	Łask	2,133.79	
7)	Łęczyca	4,679.00	
8)	Piotrków	4,363.31	
9)	Radomsko	140.85	
10)	Sieradz	[illegible]21.59	
11)	Słupca	54.46	
12)	Turek	[illegible],079.70	
13)	Wieluń	3,545.00	
	w Kom. „Tyg. Lot."		
14)	Pabjanice	601.96	
	w Kole Miejscowem LOPP		
15)	Radogoszcz	922.44	53,696.02

Osiągnięto w m. Łodzi:

1)	kwesta uliczna w dn. 6/IX.25 r.	4,824.50	
2)	„ „ 13/IX.25 r.	3,169.70	
3)	za loty w dniu otwarcia lotniska	130.00	
4)	ofiary za znaczki, pocztówki etc.	300.82	
5)	za mareczki ligowe rozprzedane przez Urząd Skarbowy	1,914.20	
6)	ofiara z przedstawienia w cyrku „Cossmy" (całkow. dochód)	4,066.00	
7)	ofiara przeznaczona przez Szkołę powsz. p. Wesołkównej	53.00	
8)	Zgromadzenie Majstrów Tkackich	200.00	
9)	Związek Hallerczyków	28.00	
10)	ofiara N. N. za obrazę urzędnika	600.00	
11)	Zgromadzenie Felczerów	25.00	
12)	Zarząd Telefonów Łódzkich	700.00	
13)	ofiary mieszk. m. Łodzi, zebrane przez Komis. P. P. oraz Stow. Właścicieli Nieruchom.	3,409.30	
14)	za nalepki rozprzedane w sklepach m. Łodzi	87.20	19,507.72
			73,203,74

WYDATKI

1)	Wydatkowano przez Woj Kom. w związku z „Tygodniem Lotniczym" na: opakowanie, ekspedycję materjału propagandowego do Kom. Pow. L. O. P. P., wysyłkę korespondencji, tramwaje, dorożki, taxisy oraz za druki i ogłoszenia w prasie, dodatkową pracę w czasie „Tygodnia Lotniczego", specjalne wydatki w związku z otwarciem Portu Lotniczego i różne inne	2.614,70
2)	przekazano do Zarządu Głównego L. O. P. P. za materjał propagandowy	6.591,25
	Saldo (czysty zysk)	63.997,79
		73,203.74

ZESTAWIENIE

Wpłynęło z II „Tygodnia Lotniczego" 1925 r.	Zł. 75.203,74
Wydatkowano	„ 9.205,95
Czysty zysk wynosi	Zł. 65.997,79

Prezes Zarządu (—) *A. Biłyk*

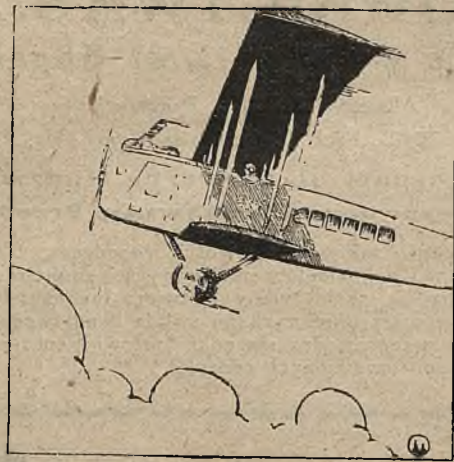
Za zgodność (—) *Woźnicki*

PRZEWÓZ:

PASAŻERÓW

POCZTY

TOWARÓW



AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

INFORMACJE:

POZNAŃ
TEL. 16-47, 20-83

WARSZAWA
TEL. 259-13

ROZKŁAD LOTÓW:

Godzina	Kierunek	Godzina
9,00 ↓	Poznań	↑ 15,00
11,00 ↓	Warszawa	↑ 13,00

Samolot kursuje codziennie za wyjątkiem niedziel.
Dowóz do i z lotniska uwzględniony w cenie biletu.

SPRZEDAŻ BILETÓW:

W POZNANIU, w biurze „ORBIS" plac Wolności 9,
W WARSZAWIE, „ „ ul. Widok 8,

Pocztę lotniczą należy oddawać w głównym urzędzie pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

DO TAŃCA



nadają się tylko **PATEFONY** bo grają **KULKĄ** — szafirem głośno, czysto i naturalnie

FABRYCZNY SKŁAD

Adam Klimkiewicz

Warszawa, Marszałkowska 154

Za gotówkę i na raty. Cenniki na żądanie bezpłatnie

Ogłaszajcie się w „Locie Polskim"

Rożnowskiego

Mydło z Wielbłądem

uznane za najlepsze

MAGAZYN:

LWÓW, Mickiewicza 14, tel. 29-16

Poszukiwany kwalifikowany

Instruktor i Kierownik kursów

budowy modeli samolotów. Zgłoszenia pisemne z podaniem warunków i odpisami świadectw do „Koła Lotniczego":

Kraków, Aleja Mickiewicza 7

do dnia 1 lutego 1926 r.

Nieuwzględnione bez odpowiedzi.

Wszyscy Członkowie L. O. P. P.

oraz wszyscy, pragnący mieć za tanie pieniądze piękny kalendarz na rok 1926 w barwnej okładce, z doskonałemi ilustracjami Gronowskiego, Świdwińskiego, Nowakowskiego i Sosnkowskiego, doborową treścią pióra wybitnych literatów, jak prof. Tad. Zieliński, Al. Kraushar i inni, emocjonującemi nowelami i opowiadaniami — nabywajcie

Kalendarz „L O T" 1926

wydany nakładem **Ligi Obrony Powietrznej Państwa**

pod redakcją **Stan. Dzikowskiego**

Skład Główny Biuro Zarz. Gł. L. O. P. P. Warszawa — Zamek

POPIERAJCIE SWÓJ KALENDARZ!

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE!